

22126

T.C.  
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

**BOĞAZLAR'IN GÜVENLİĞİ İÇİN  
1 TEMMUZ 1994 TARİHLİ "BOĞAZLAR VE  
MARMARA BÖLGESİ DENİZ TRAFİK DÜZENİ  
HAKKINDA TÜZÜK"**

**ERHAN BAŞYURT**

**Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilim Dalında Hazırlanan  
YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Tez Danışmanı: Hv. Öğr. Alb. (E) Dr. Rifat UÇAROL**

**T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU  
DOKÜMANTASYON MERKEZİ**

**İSTANBUL 1998**

## İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	I
TABLO VE KROKİLER	V
KISALTMALAR	VI
ÖNSÖZ	VII
GİRİŞ	1

## BİRİNCİ BÖLÜM

### OSMANLI İMPARATORLUĞU DÖNEMİNDE BOĞAZLAR'DAN GELİŞ-GİDİŞ STATÜSÜ (1356-1918)

#### A. TÜRK EGEMENLİĞİNDE BOĞAZLAR'DA "KAPALILIK"

1. Türk Egemenliği Öncesinde Boğazlar	8
2. Boğazlar'da Tam Türk Egemenliğinin Tesis Edilmesi	10
3. Boğazlar'da Türk Egemenliğinin İkili Anlaşmalarla Sürdürülmesi	12
a. 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması ve Boğazlar Statüsü	15
b. 1809 Kale-i Sultaniye Antlaşması ve Boğazlar'ın Kapalılığı İlkesi	19
c. 1833 Hünkar İskeleyi Antlaşması ve Boğazlar Statüsündeki Yeri	22
4. Boğazlar'da Türk Egemenliğinin Çok Taraflı Antlaşmalarla Sürdürülmesi	24
a. 1841 Londra Antlaşması ve Yeni Boğazlar Statüsü	24
b. 1856 Paris Antlaşması ve Boğazlar'da Uluslararası Statünün Onanması	27
c. 1878 Ayastafanos ve Berlin Antlaşmaları'nın Boğazlar Statüsündeki Yeri	29
d. 1918 Yılına Kadar Boğazlar Statüsü	30

#### B. BOĞAZLAR'DA KAPALILIKTAN, "AÇIKLIK" UYGULAMASINA GEÇİŞ

1. Türk Boğazları'nda Denetimin Uluslararası Hale Getirilmesi	32
a. 1918 Mondros Müterakesi ve Boğazlar'ın Açılması	33
b. 1920 Sevr Antlaşması ve Boğazlar'da Uluslararası Yönetim	33

## İKİNCİ BÖLÜM

### TÜRKİYE CUMHURİYETİ DÖNEMİNDE BOĞAZLAR'DAN GELİŞ-GİDİŞ STATÜSÜ (1919-1994)

#### A. 1923 LOZAN BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ VE BOĞAZLAR STATÜSÜ

1. Kurtuluş Savaşı Sırasında Boğazlar (1918-1923) 35
2. 1923 Lozan Boğazlar Sözleşmesi ve Boğazlar Statüsü 36

#### B. BOĞAZLAR'DA YENİDEN TÜRK EGEMENLİĞİNİN SAĞLANMASI

1. 1936 Moutreux Boğazlar Sözleşmesi ve Boğazlar'da Türk Egemenliğinin Tesisi 38
  - a. Türkiye'nin Yeni Bir Boğazlar Konferansı İçin Çalışmaları 39
  - b. 1936 Moutreux Boğazlar Sözleşmesi ve Boğazlar'ın Statüsü 41
2. İkinci Dünya Savaşı Sırasında Boğazlar (1939-1945) 45
  - a. Sovyetler Birliği Savaşa Katılana Kadar ki Dönemde Boğazlar 45
  - b. Sovyetler Birliği Savaşa Katıldıktan Sonra ki Dönemde Boğazlar 47
3. Soğuk Savaş Döneminde Boğazlar (1945-1991) 50
4. Soğuk Savaş Sonrası Dönemde Boğazlar (1991-1994) 54

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### BOĞAZLAR TRAFİĞİNE YENİ DÜZENLEME : 1994 TARİHLİ "BOĞAZLAR VE MARMARA BÖLGESİ DENİZ TRAFİK DÜZENİ HAKKINDA TÜZÜK"

#### A. YENİ TRAFİK DÜZENİNİ GEREKTİREN NEDENLER

1. 1982 Tarihli Limanlar Tüzüğü'nün Yetersiz Kalması 58
2. Boğazlar'da Seyrüsefer Güvenliğini Sağlamaya Yönelik Nedenler 60
  - a. Boğazlar'ın Tabii Yapısından Kaynaklanan Nedenler 60

b. Mevcut Trafik ve Kazalardan Kaynaklanan Nedenler	62
c. Potansiyel Artıştan Kaynaklanan Nedenler	65
(1) Türk Boğazları'nın Hinterlandındaki Büyüme	66
(2) Hazar Petrollerinin Boğazlar'dan Taşınmasına İlişkin Projeler	68
3. Çevre ve Can Güvenliğine Yönelik Tehditlerden Kaynaklanan Nedenler	71
a. Can Güvenliğine Yönelik Tehditlerden Kaynaklanan Nedenler	71
b. Çevre Güvenliğine Yönelik Tehditlerden Kaynaklanan Nedenler	73
<b>B. 1994 TARİHLİ YENİ BOĞAZLAR TÜZÜĞÜ İÇİN YAPILAN ÇALIŞMALAR</b>	
1. Yeni Trafik Düzeni İçin Yapılan Çalışmalar	75
2. Yeni Trafik Düzeni'nin IMO Onayına Sunulması	77
<b>C. 1994 TARİHLİ YENİ BOĞAZLAR TÜZÜĞÜ VE GETİRDİĞİ KURALLAR</b>	
1. 1994 Tarihli Boğazlar Tüzüğü ve Getirdiği Yeni Kurallar	80
2. 1994 Tarihli Yeni Boğazlar Tüzüğü'nün 1982 Tarihli Tüzükten Farkları	83

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### YENİ TRAFİK DÜZENİ'NİN UYGULAMAYA KONULMASI VE ORTAYA ÇIKAN TARTIŞMALAR (1994-1997)

<b>A. YENİ TÜZÜK HAKKINDA ALEYHTE VE LEHTE GÖRÜŞLER</b>	
1. Tüzüğün IMO Onayına Sunulmasına Yönelik İç Tartışmalar	85
2. Muhalif Ülkelerin Tezleri ve Türkiye'nin Karşı Tezleri	90
a. Muhalif Ülkelerin Tüzüğe Yöneltiltikleri Eleştiriler	90
b. Türkiye'nin Eleştirilere Verdiği Cevaplar ve Dayanakları	93
(1) 1994 Boğazlar Tüzüğü'nün 1936 Mountreux Sözleşmesi'ne Uyumu	93
(2) Petrolün Boğazlar'dan Nakli Projeleri ve Yeni Boğazlar Tüzüğü	98
(3) Türk Boğazları ve "Uluslararası Su Yolu" Tartışmaları	103

**C. 1994 TARİHLİ BOĞAZLAR TÜZÜĞÜNE MUHALİF VE DESTEKÇİ  
ÜLKELER VE BUNLARIN MOUNTREUX SÖZLEŞMESİ'NİN  
DEĞİŞTİRİLMESİNE BAKIŞLARI**

1. 1994 Tarihli Yeni Boğazlar Tüzüğüne Muhalif ve Destekleyen Ülkeler	104
2. Muhalif ve Destekçi Ülkelerin Montreux Sözleşmesi'nin Değiştirilmesine Bakışı	110

**BEŞİNCİ BÖLÜM**

**1994 TARİHLİ YENİ BOĞAZLAR TÜZÜĞÜNÜN  
UYGULANMASI VE SONUÇLARI**

A. Tüzüğün Uygulanması ve Boğazlar Trafiği'ndeki Sonuçları	114
B. 1994 Tarihli Yeni Boğazlar Tüzüğünün Eksik Görülen Yanları	117
C. Boğazlar'a Alternatif Kanal Tartışmalarının Ortaya Çıkması	121
D. 1994 Tarihli Boğazlar Tüzüğüne Takviye İçin Yapılan Yeni Çalışmalar	123
<b>SONUÇ</b>	126
<b>BİBLİYOGRAFYA</b>	132
<b>EKLER.</b>	
EK-1- Türk Egemenliği'ndeki Boğazlar Kronolojisi	139
EK-2- Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük	148

## TABLO VE KROKİLER

KROKİ- 1- Türk Boğazları Bölgesi'nin Krokisi	7
TABLO-1- 1982-1994 Yılları Arasında Boğazlar'dan Geçiş Sayısı, Tonaj Miktarı ve Kaza Sayısı	63
TABLO-2- 01.06.1982-30.04.1994 Tarihleri Arasındaki Kazalar ve Özellikleri	63
TABLO-3- 1936 Yılında Boğazlar'ın En Büyük Kullanıcısı Ülkeler	108
TABLO-4- 1993 Yılında Boğazlar'ın En Büyük Kullanıcısı Ülkeler	108

## KISALTMALAR

- BİO : Barış İçin Ortaklık
- COLREG : Denizde Çatışmayı Önlemeye Yönelik Uluslararası Kurallar Sözleşmesi
- CPC : Kazakistan Petrol Boru Hattı Konsorsyumu
- IMO : Uluslararası Denizcilik Örgütü
- MORPAL : Gemilerin Denizleri Kirletmesinin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme
- OCIMF : Uluslararası Petrol Taşımacıları Örgütü
- STWC : Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme
- TAD : Trafik Ayrım Düzeni
- TUGKD : Türkiye Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği
- UNCLOS : BM Uluslararası Deniz Hukuku Sözleşmesi
- YDOMD : Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları Derneği

## ÖNSÖZ

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

Soğuk Savaş sonrası dönemde, Türk Boğazları ile ilgili en önemli tartışma konusunu Türkiye'nin 1 Temmuz 1994 tarihinde "ulusal", 24 Kasım 1994'te de "uluslararası" olarak yürürlüğe soktuğu "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük" oluşturmuştur. "Boğazlar'ın Güvenliği İçin 1 Temmuz 1994 Tarihli Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük ve Getirdikleri" konulu bu tez çalışmamız ile, bir bakıma tarih boyunca yaşanan rekabeti özetleyerek, Boğazlar üzerinde günümüzde de yaşanan rekabet ve çekişmeleri aktarmaya çalıştık. Bu amaçla yeni bir tüzük ihtiyacının doğmasına sebep olan gelişmeler ve yeni tüzüğün getirdikleri üzerinde ağırlıklı olarak durulmuştur.

Türk Boğazları Bölgesi'nde trafiği düzenleyerek, seyrüsefer, can, mal ve çevre güvenliğini artırmayı hedefleyen 1994 tarihli yeni Boğazlar tüzüğü ile ilgili olarak Türkiye'ye, yeni tüzüğün 1936 Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile ters düştüğü ve Türkiye'nin böyle bir uygulamayı ihtiyaçtan ziyade, petrolün Boğazlar'dan naklini önlemek için yürürlüğe soktuğu şeklinde eleştiriler yöneltilmiştir. Bu çalışmamızda, tezin asıl konusunu oluşturan 1994 tarihli yeni Boğazlar tüzüğünün daha iyi anlaşılabilmesi için, yeni tüzüğe yöneltilen söz konusu eleştiriler de ele alınarak incelenmiştir. Yeni tüzüğün halihazırda Boğazlar'ın hukuki statüsünü belirleyen 1936 Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile olan bağlantıları ve bu sözleşmeden kaynaklanan dayanakları da



incelenmiş, bu arada tüzüğün bir ihtiyaçtan mı doğduğu, yoksa bir tür koz olarak mı kullanıldığı sorusunun da cevabı aranmıştır.

Ancak, tez konusu olarak 1994 yeni Boğazlar tüzüğü gibi bu kadar yakın döneme ait bir gelişmeyi seçmenin de, kendisine has zorlukları ile karşılaşmıştır. Her şeyden önce, bu konuda yayınlanmış, hatta görebildiğimiz kadarıyla tamamlanmış eser de bulunmamaktadır. Dolayısıyla, bu konudaki gelişmelerin takibi için güncel yayınları taranmıştır. Bu konudaki bilgi ve gelişmelere ulaşabilmek için, Deniz Ticareti ve Denizati dergileri gibi sektörel süreli yayınlar ve yine tüzük konusuyla yakından ilgilenen Milliyet, Hürriyet, Sabah, Zaman, Cumhuriyet, Yeni Yüzyıl ve Turkish Daily News gibi gazetelerin bu konudaki yayınları taranmıştır. 1993-1997 arası arasında belirtilen yayın organlarında, konu ile ilgili yer alan haber ve makalelerin, yanı sıra Türkiye Dışişleri Bakanlığı tarafından 1996 yılında yayınlanan ve Türkiye'nin Boğazlar ile ilgili tezlerinin de detaylı olarak işlendiği CD'den de büyük oranda yararlanılmıştır.

Buna rağmen ortaya Boğazlar'ın günümüz statüsü ve Boğazlar'da tarihten günümüze statünün anlatıldığı çok yi bir eserin çıktığını söylemek abartılı olacaktır. Ancak, elimizdeki bu tez çalışmasının, konu ile ilgili yapılan ilk çalışmalardan olması sebebiyle, bundan sonra, bu konuda çalışma yapacak akademisyenlere, bir dayanak ve yardımcı vazifesi göreceği kanaatindeyim.

Beş bölümden oluşan bu çalışmanın, ilk iki bölümünde Osmanlı Devleti ve Türkiye Cumhuriyeti dönemlerinde (1994 tarihine kadar), Türk Boğazları'nın geçirdiği hukuki statü ve evreler ile Türk Boğazları üzerinde verilen "açıklık" ile "kapalılık" arasındaki mücadele anlatılmıştır. Böylece, Boğazlar konusunda günümüzde de yaşanan tartışmaların, bir nevi kökenine inilerek geleceğe yönelik projeksiyonlar tutulmuştur. Çalışmanın üçüncü bölümünde, böyle bir tüzüğe neden ihtiyaç duyulduğu ve tüzüğün getirdiği yeni kurallar irdelenmiştir. Dördüncü bölümde ise, tüzük hakkındaki aleyhte ve lehte görüşler verilerek, bu konuda ulusal veya uluslararası boyutlarda yaşanan tartışmalara yer verilmiş ve tüzüğün eksik yanları dile getirilmiştir. Çalışmanın son bölümünde ise, yeni Boğazlar tüzüğünün uygulanması ve sonuçları üstünde durulmuştur.

Aslında bir yüksek lisans tezinin konusunu aşan, bu geniş ve zorlu çalışmada, benden her aşamada yardımlarını esirgemeyen, yönlendirmeleri ile konunun altından kalkmama yardımcı olan siyasi tarih uzmanı tez danışmanım Hv. Öğr. Alb. (E) Dr. Rifat Uçarol'a teşekkürü bir borç bilirim.

İstanbul, Yenibosna, Mart 1998.



## GİRİŞ

Uluslararası hukukta su yolları, "tabii" ve "suni" olarak ikiye ayrılmaktadır. "Suni su yolları" yani "kanallar" ile, iki kara parçası arasında bulunan ve insan eliyle gerçekleştirilmiş dar su yolları kastedilmektedir. Kızıldeniz ile Akdeniz'i birleştiren Mısır'daki Süveyş Kanalı (1869), Kuzey Denizi ile Baltık Denizi'ni birleştiren Almanya'daki Kiel Kanalı (1896) ve Atlantik ile Pasifik'i birleştiren Orta Amerika'daki Panama Kanalı (1914) bu tür suni su yollarından en çok kullanılanlarıdır. Fonksiyonel olarak "tabii su yolları" yani "Boğazlar" ile aynı özelliği taşıyanlar da, insan eliyle gerçekleştirilmiş olmaları sebebiyle uluslararası hukuk açısından ayrı olarak değerlendirilirler ve farklı hukuk kurallarına tabi tutulurlar.

"Tabii su yolları" yani "Boğazlar" ile de, iki kara parçası arasında bulunan doğal ve dar su yolları kastedilmektedir. Bu dar tabii su yolları, iki açık denizi veya iki devletin karasularını veya ekonomik bölgelerini birbirine bağlar veya birbirinden ayırırlar. Bu tanım 1982 yılında hazırlanan Uluslararası Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde de açıkça yer almıştır<sup>1</sup>. Dünyada bu şekilde 30 kadar Boğaz bulunmaktadır. Akdeniz ve Atlantik Okyanusu'nu birbirine bağlayan Cebelitarık Boğazı, Atlantik ve Pasifik'i birbirine bağlayan Şili ve Arjantin arasında yer alan Macellan Boğazı ve Baltık Denizi'ni Kuzey Denizi'ne bağlayan Danimarka Boğazları (Sund Boğazı ile Küçük ve Büyük Belt Boğazları), Karadeniz ile Akdeniz'i birbirine bağlayan İstanbul ve Çanakkale Boğazları bu tabii su yollarından sadece birkaçıdır.

Tabii su yolları arasında yer alan Çanakkale ve İstanbul Boğazları'nın, diğer boğazlara göre kendilerine has bir takım özellikleri bulunmaktadır. Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı'ndan oluşan deniz alanı, uluslararası ilişkilerde "Türk Boğazları", "Türk Boğazlar Bölgesi" ya da kısaca "Boğazlar" olarak anılmaktadır<sup>2</sup>. Türk

<sup>1</sup> Bkz. Edmund Jan Osmanczyk, *Encyclopedia of the United Nations and International Agreements*, New York 1990, s.817.

<sup>2</sup> Yüksel İnan, *Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi*, Ankara 1995, s.1-3.

Boğazları, Karadeniz ile Akdeniz'i birbirine bağlayan ve Avrupa ile Asya kıtalarının buluştukları noktaları teşkil eden tabii su yollarıdır. Türk Boğazları'nı, diğer boğazlardan ayıran önemli bir fark da; iki açık denizi birbirine bağlamak yerine, Akdeniz ve Karadeniz'i bir "iç deniz" olan 225 km. uzunluğundaki Marmara Denizi vasıtasıyla birbirine bağlamasıdır. Marmara Denizi bir Türk iç denizi olduğu gibi, her iki Boğaz da tamamen Türk karasuları içerisinde yer almaktadır<sup>3</sup>. Ancak, geçiş açısından Çanakkale Boğazı ve İstanbul Boğazı ile bugüne kadar ki uygulamalarda bütün olarak kabul edildiğinden, Türkiye Marmara Denizi'nin bir iç deniz olmasının kendisine sağladığı avantajlardan faydalanamamaktadır. Türk Boğazları da iki açık denizi birbirine bağlayan coğrafi bir konum olarak kabul edilmektedir<sup>4</sup>.

"Türk Boğazları Bölgesi", İstanbul Boğazı'nın Kuzey girişinden, Çanakkale Boğazı'nın Güney çıkışına kadar toplam 326 km uzunluğa sahiptir. Kandilli önlerinde 45 derece ve Yeniköy açıklarında 80 dereceye varan 12 keskin dönüşü ile 31 km uzunluğundaki İstanbul Boğazı, üzerinde önemle durulması gereken bir bölgedir. 70 km uzunluğundaki Çanakkale Boğazı da benzer bir durumdadır ve Nara Burnu'nda 80 derecelik bir dönüş vardır. İstanbul Boğazı'nda yaklaşık 1500 metre olan ortalama genişlik Kandilli'de 700 metreye kadar düşmekte, Çanakkale Boğazı'nda ise 1300 ile 2000 metre arasında değişmektedir.

Türk Boğazları'nın oşinografik yapısı da seyir güvenliğini zorlaştıran en önemli faktörlerden birisidir. İstanbul Boğazı'nda yer hızı saatte 7-8 km.ye, Çanakkale Boğazı'nda ise yer hızı saatte 5-6 km.ye varan karmaşık akıntılar ve zaman zaman alttan ve üstten "orkoz" denilen ters akıntılar söz konusu olmaktadır. Bazı bölgelerde İstanbul Boğazı'nın derinliği 19 metreye kadar düşmektedir<sup>5</sup>.

Normal geçiş ortalama süresinin 16 saat olduğu Türk Boğazları Bölgesi'nden geçişte dikkat edilmesi gereken suni engellerin başında ise, Boğaz köprülerinin iki

<sup>3</sup> Feridun Cemal Erkin, *Türk-Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi*, Ankara 1968, s.10-11.

<sup>4</sup> Sevim Toluner, *Milletlerarası Hukuk Dersleri*, İstanbul 1996, s.153-154.

<sup>5</sup> İ. Reşat Özkan, *Dış Politika*, İstanbul 1996, s.163

ayağından birisinin denizde olması ve köprülerin denizden yükseklikleri gelmektedir<sup>6</sup>. Boğaz köprülerinin orta kısmında 64 metre olan azami yükseklik, kenarlarda daha da düşmektedir<sup>7</sup>. Türk Boğazları Bölgesi'nin kendine özgü bu jeolojik ve oşinografik yapısı ile suni engeller, Boğazlar trafiğinin seyrüsefer, can ve çevre güvenliği için düzenlenmesi kaçınılmaz kılmaktadır.

İstanbul ve Çanakkale Boğazları, Türkiye Cumhuriyeti için iktisadi ve stratejik olarak da ayrı bir önem taşımaktadır. Türk Boğazları, Karadeniz limanlarının ve Doğu ile Orta Avrupa mallarının sevkine imkan veren nehirlerin ve kanalların tabii nakil yollarıdır. Bunun yanı sıra Boğazlar bir yarımada devleti olan Türkiye'nin, Ege-Akdeniz ve Marmara Denizi'ndeki limanları ile Karadeniz'deki liman şehirlerini birbirine bağlarlar. Bu yönüyle Boğazlar, dünya ve bölge ülkeleri açısından önemli olduğu kadar, Türkiye'nin milli birlik, siyasi ve iktisadi birlik ve bütünlüğü için de büyük önem taşımaktadır<sup>8</sup>. Bu bakımdan Boğazlar, Türkiye'nin güvenliği ve savunmasının da hayati noktalarından birini teşkil etmektedir.

Stratejik olarak Türk Boğazları'nın gerek Türkiye gerekse Karadeniz ülkelerinin güvenliği için önemi tarih boyunca bölgede oynadıkları rol ile ortadır ve günümüzün çağdaş ve teknolojik gelişmeleri ile bu önemlerini de yitirmemişlerdir. Dünya tarihinde Boğazlar ile ilgili olarak bilinen ilk hakimiyet savaşı Truva'nın Türk Boğazları ile ilgili olarak gerçekleşmiştir<sup>9</sup>, yine Boğazlar ile ilgili ilk ikili (1774 Küçük Kaynarca Antlaşması) ve çok taraflı (1841 Londra Antlaşması) antlaşmalar da Türk Boğazları ile ilgili olarak imza edilmiştir<sup>10</sup>. Türk Boğazları'nın dünya tarihindeki bu ilkleri, onun tarih boyunca oynadığı önemli stratejik rollerin de göstergesidir. Boğazlar'ın stratejik önemini gösteren, tarih içerisinde yaşanan örnekleri daha da artırmak mümkündür.

<sup>6</sup> Turkey and Turkish Foreign Policy (CD), "Safety in the Turkish Straits", Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, Ankara 1996.

<sup>7</sup> Gündüz Aybay, "Boğazlar Bölgesi Hakkında Yeni Tüzük", Boğazlar'dan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi, İstanbul 1994, s.63.

<sup>8</sup> Feridun Cemal Erkin, aynı eser, s.10-11.

<sup>9</sup> Feridun Cemal Erkin, aynı eser, s.14.

<sup>10</sup> Edmund Jan Osmanczyk, aynı eser, s.876.

Türk Boğazları Bölgesi'ni ellerinde bulunduran Roma İmparatorluğu ve Osmanlı İmparatorluğu'nun doğu ve batıya doğru genişleyerek, uzun süreli devletler kurabilmeleri bu stratejik üstünlüğün göstergesidir. Nitekim, Boğazlar'ın kilit konumunu çok iyi kavrayan Fransa Kralı Napolyon Bonapart, 1807 yılında Rusya ile Tilsit Antlaşması'nı imzalayarak müttefik haline gelmesine rağmen, Rusya'nın Boğazlar ile ilgili isteklerine "Boğazlar'a hakim olan, dünyaya hakim olur"<sup>11</sup> cevabı vererek bir uzlaşma sağlayamamıştır. 1915 yılında Mustafa Kemal (Atatürk) komutasındaki Osmanlı kuvvetlerinin müttefik donanmalarına Çanakkale Boğazı'nı geçme fırsatı vermemesi üzerine, Rusya'da Bolşevik Devrimi'nin yaşanması ve Birinci Dünya Savaşı (1914-1918)'nin uzaması, her iki olayın da dünya tarihi üzerindeki etkileri incelendiğinde de Boğazlar'ın önemi kendiliğinden ortaya çıkmaktadır. Yine, İkinci Dünya Savaşı (1939-1945)'nin başlangıcında Rusya ile Almanya arasındaki ittifakın, Adolf Hitler tarafından bozulmasında da Rusya'nın Boğazlar konusundaki bitmek bilmeyen isteklerinin rol oynadığı kaydedilmektedir<sup>12</sup>. 21. yüzyılın eşiğindeki dünyamızda, uluslararası ilişkilerde artık belirleyici unsur olarak ekonominin ön plana çıktığı dikkate alındığında, özellikle 1991 yılından sonra Boğazlar'ın iktisadi ve stratejik önemlerinde bir artışın yaşandığı ortaya çıkmaktadır.

Sovyetler Birliği'nin dağılması üzerine ortaya çıkan yeni cumhuriyetlerle birlikte Karadeniz'e sahili olan devlet sayısı tarihte ilk kez 6'ya yükselmiş ve bu ülkelere denizyolu ile dünyaya açılmaları, ancak; Boğazlar ile mümkün olan diğer yeni cumhuriyetler de eklendiğinde 13 ülkenin Türk Boğazları ile doğrudan ilgili hale geldiği görülmektedir<sup>13</sup>. Boğazlar'ın hinterlandı ve kullanıcılarının sayısındaki bu artış, bu ülkelere yönelik ve bu ülkelerden dış dünyaya denizyolu yapılacak ticaret sebebiyle, Türk Boğazları'ndaki trafiğin artışı da beraberinde getirmiş ve tabii önemini de artırmıştır. Soğuk Savaş sonrası dönemde Boğazlar'la ilgili trafiğin artmasına sebep olacak iki önemli gelişme daha yaşanmıştır. Bunlardan birincisi, Eylül 1992 yılında Tuna-Ren ve Tuna-Main iç su yolları

<sup>11</sup> Afif Büyüktuğrul, "Boğazlarımızın Dünkü ve Bugünkü Stratejik Değeri", Günaydın (Gazetesi), 2 Temmuz 1994, s.6.

<sup>12</sup> Yüksel İnan, aynı eser, s.104.

<sup>13</sup> Rifat Uçarol, "Değişmekte Olan Dünyada Türk Boğazlarının Önemi ve Geleceği", Yeni Dünya Düzeni ve Türkiye, İstanbul 1992, s.198.

arasında bağlantının sağlanarak trafiğe açılmasıdır<sup>14</sup>. İkincisi ise, Volga-Baltık, Don-Volga iç su yolu ve kanallarındaki trafikte yaşanan artıştır<sup>15</sup>.

Boğazlar trafiği ile ilgili bir diğer önemli gelişme de, Sovyetler Birliği'den bağımsızlığını kazanan Türk cumhuriyetlerinden Kazakistan ve Azerbaycan'ın, kendi toprakları ve Hazar kıyılarında uluslararası firmalarla birlikte işletmeye başlayacakları yeni petrol sahalarından çıkarılan petrollerinin dünyaya Boğazlar üzerinden pazarlanması girişimleridir. Bütün bu gelişmeler Türk Boğazları'nın gelecekte daha da büyük ve etkin rol oynayacaklarını ve önem kazanacaklarını ortaya koymaktadır.

Türkiye Cumhuriyeti'nin karasuları içerisinde yer alan, Türkiye ve bölge ülkeleri için tarih boyunca önemli roller oynayan Türk Boğazları'nın halen uygulanmakta olan uluslararası hukuki statüsü, Türkiye'nin savunma güvenliği gerekçesiyle değiştirilmesini istediği 1923 Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin, günün şartlarına göre yenilediği 1936 Montreux Sözleşmesi ile belirlenmiştir. 1936 Montreux Sözleşmesi günümüze kadar değişmeden varlığını korumuştur, ancak Boğazlar bölgesindeki seyrüsefer 1965 ve 1982 yıllarında ulusal, 1994 yılında da uluslararası boyutta yürürlüğe konulan tüzüklerle düzenlenmiştir.

Türkiye'nin, Türk Boğazları Bölgesi'nde "seyrüsefer, can ve mal güvenliğini sağlamak"<sup>16</sup> gayesiyle, Kasım 1994 tarihinde uygulamaya soktuğu, "**Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük**", üç tüzük arasından en çok tartışmalara sebep olan uygulama olmuştur. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nün onayıyla yürürlüğe konulan 1994 tarihli son tüzük, başta Rusya olmak üzere bazı ülkelerin eleştirilerine hedef olmuştur. Bu eleştirilerin temelini oluşturan, "**1994 tarihli Boğazlar tüzüğünün, 1936 Mountreux Sözleşmesi'ne aykırı olarak, Türkiye tarafından yürürlüğe konulduğu ve Boğazlar'da Türk egemenliğinin artırılması hedeflenerek, Hazar petrollerinin Boğazlar yoluyla naklinin engellemeyi çalışıldığı**"

<sup>14</sup> Saim Oğuzülgen, "Türk Boğazları Bölgesi Deniz Trafiği ve Alınması Gerekli Tedbirler", Deniz Ticareti (Dergisi), Eylül/Ekim 1993, s.33.

<sup>15</sup> Atakan Gül, Ayfer Yazgan Gül, *Avrasya Boru Hatları ve Türkiye*, İstanbul 1995, s.70.

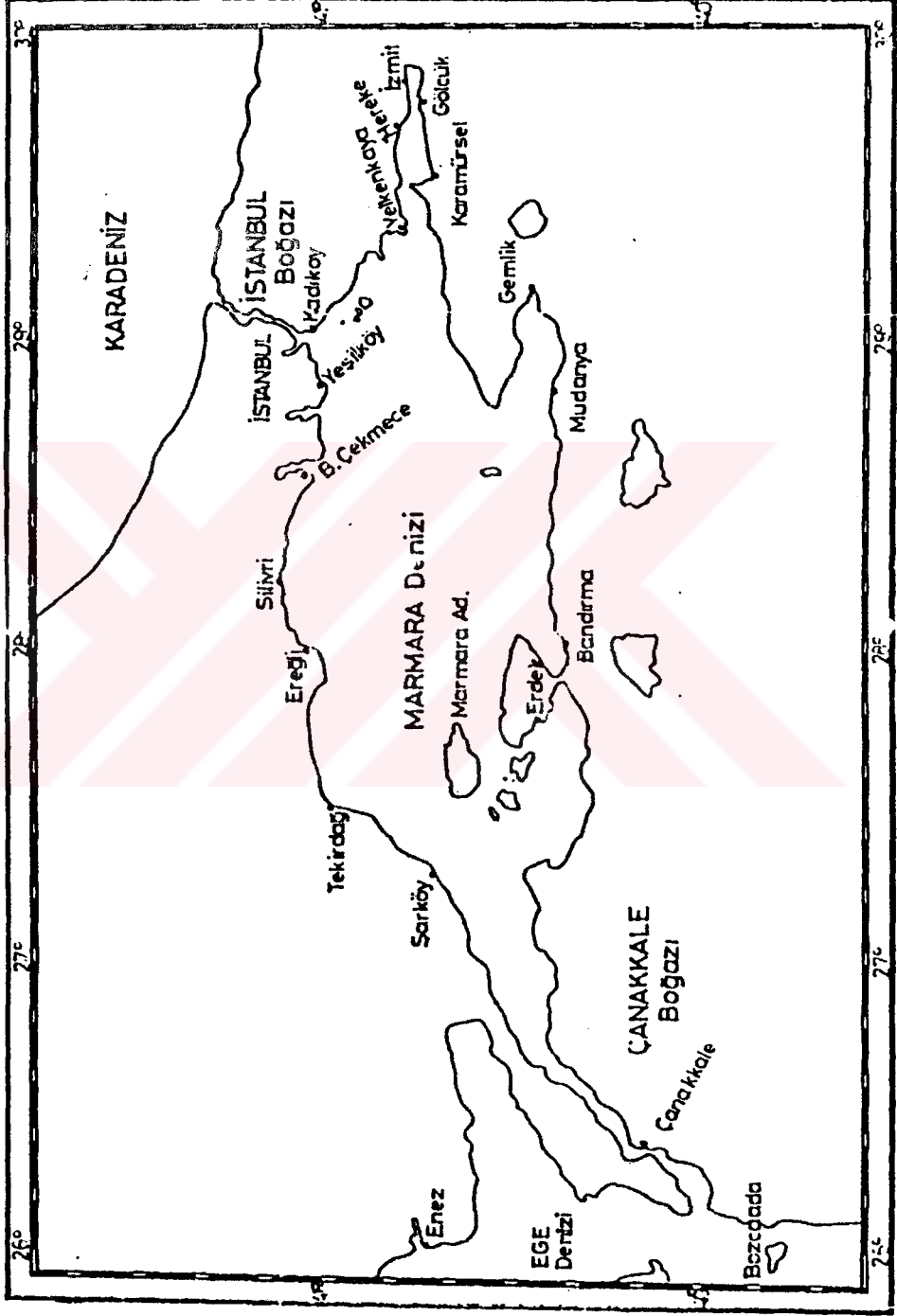
<sup>16</sup> Turkey and Turkish Foreign Policy, aynı CD.

iddiaları, bu çalışmanın üçüncü ve dördüncü bölümlerinde tüzük ile birlikte ayrıntılı olarak incelenmiş ve Türkiye'nin bu eleştirilere verdiği cevaplar da ele alınmıştır. Dört bölümden oluşan bu çalışmanın ilk iki bölümünde ise, Türk Boğazları'nın 1994 yılına kadar geçirdiği aşamalar ve günümüzdeki gelişmelere ışık tutması açısından, bu dönemde nasıl uluslararası rekabetin merkezi haline geldiği ortaya konmuştur.





## TÜRK BOĞAZLARI BÖLGESİ KROKİSİ



## BİRİNCİ BÖLÜM

### OSMANLI İMPARATORLUĞU DÖNEMİNDE BOĞAZLAR'DAN GELİŞ-GİDİŞ STATÜSÜ (1356-1918)

#### A. TÜRK BOĞAZLARI'NDA "AÇIKLIK" VE "KAPALILIK" MÜCADELESİ

Geo-stratejik konumları sebebiyle tarih boyunca büyük bir önem taşıyan Türk Boğazları Bölgesi, bu sebeple sürekli güç mücadelelerine sahne olmuş ve el değiştirmiştir. Boğazlar'da, Türk egemenliğine geçmeden önce ve Türk egemenliği döneminde yaşanan mücadelelerin belli başlılarını, bu bölümde incelemeye çalışacağız.

##### 1. Türk Egemenliği Öncesinde Boğazlar

Türk Boğazları olarak adlandırılan Çanakkale ve İstanbul boğazlarından, ilkinin, kullanılış açısından tarih öncesi çağlarda, İstanbul Boğazı'ndan daha fazla önem arz ettiği kaydedilmektedir. Nitekim, "Çanakkale Boğazı'nın Anadolu Yakası'nda, Hisarlık Tepesi'nde rastladığımız Truva muhasarasının kalıntıları bu açıdan önemli bir delil teşkil etmektedir. Yunanistan'da efsaneden tarihe geçiş olan Truva Savaşı'nın gerçek olarak yapıldığı, Karadeniz'e açılmak isteyen Yunanlılar ile Boğazlar ve kıyıları ellerinde bulunduran Truvalılar arasında gerçekleştiği bugün artık kesin olarak bilinmektedir"<sup>1</sup>. Truva Savaşı, Boğazlar'ın hakimiyeti için dünyada girişilmiş en eski savaş<sup>2</sup> olma özelliğini de taşımaktadır.

Çanakkale Boğazı, daha sonra Avrupa Kıtası'na geçmek isteyen Persler ile Atina ve İspartalılar arasında, Med ve Peloponez savaşları sırasında egemenlik konusu

<sup>1</sup> Cemal Tükin, *Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Boğazlar Meselesi*, İstanbul 1947, s.1.

<sup>2</sup> Feridun Cemal Erkin, *Türk-Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi*, Ankara 1968, s.14.

olmuştur. Persler bölgeyi iki kez M.Ö. 514 ve 480 yıllarında ellerine geçirmişlerdir. Nitekim Pers Kralı Serkes, M.Ö. 480 yılında Yunanlılar'a karşı ordusunu göndermek için burada bir duba köprü kurdu ve 1 milyona yaklaşan çok kalabalık ordusuyla Trakya'ya geçmiştir. Ancak, yenilmiş ve geri kaçmıştır. M.Ö. 478 yılında Yunanlılar kontrolü yeniden ele geçirmiştir<sup>3</sup>.

Bu olaydan 116 sene sonra, Makedonya Kralı Büyük İskender, 30 bin piyade ve 5 bin süvariden oluşan başlıca kuvvetlerini, Pers saldırılarını önlemek için Çanakkale Boğazı üzerinden Anadolu yakasına geçirmiştir. İranlılar'la yaptığı savaşları kazanan Büyük İskender, Mısır'a kadar uzanan geniş bir coğrafyada imparatorluk kurmuştur. O'nun ölümünden sonra mirasçıları arasında paylaşılan imparatorluğun Boğazlar'ı da içeren bölümü, General Lisimaküs Propontid'e düşmüştür. Başkenti Gelibolu yakınlarında bulunan bu Krallık, Boğazlar'a sahip ilk Krallık olarak kabul edilmektedir. Ancak, Krallık dışarıdan gelen saldırılar ve iç entrikalar sebebiyle Lisimaküs'ün öldüğü M.Ö. 281'de küçük parçacıklara ayrılmıştır.

Bu küçük devletler güçlenen Roma İmparatorluğu tarafından birer birer ortadan kaldırılmıştır. Sadece, güçlü bir donanmayla Boğaz geçişlerini kontrol altında tutmayı başarabilen ve Romalılar'a karşı mücadelesini Tuna boylarına kadar yayan Pontus Devleti, M.Ö. 63 yılına kadar Romalılar'a karşı mücadelesini sürdürmüştür<sup>4</sup>. Bu da Boğazlar'ın kontrolünün tamamen Roma'nın eline geçişini geciktirmiştir.

Ancak, Helenistik ve Roma devirlerinde her iki Boğaz da ikinci derecede bir rol oynamaktadır; çünkü tarihi olayların ağırlık merkezi artık Akdeniz'in diğer bölgelerine geçmiş bulunuyordu. Bu durum Kayzer Konstantin'in eski Bizantiyonu (İstanbul'u) Roma İmparatorluğu'nun başşehri - ki bu M.S. 395 yılından sonra da Doğu Roma'nın hükümet merkezi olmuştur- yapmasına kadar sürmüştür<sup>5</sup>. Ancak, artan önemi sebebiyle İstanbul sürekli yabancı devletlerin saldırılarına maruz kalmaya başlamıştır.

---

<sup>3</sup> Feridun Cemal Erkin, aynı eser, s.15.

<sup>4</sup> Feridun Cemal Erkin, aynı eser, s.15-16.

<sup>5</sup> Cemal Tukin, aynı eser, s.2.

Doğu Roma, 559 yılında Hunlar, daha sonra Avarlar ve Persler, 717 yılında Araplar ve 940 yılında da Ruslar'ın hücumlarına maruz kaldı ise de, onlara başarı ile karşı koymuştur. 1204 yılında Cenevizliler'in yardımı ile Haçlı Orduları başkent İstanbul'un egemenliğini ellerine geçirdilerse de, bu da uzun sürmemiş ve 1261 yılında yeniden Bizanslılar'ın hakimiyetine geçmiştir. Bizans, böylece Boğazlar bölgesinde kısa bir süre kaybettiği hakimiyeti de, yeniden tesis etmiştir. Boğazlar'da ki bu Bizans hakimiyeti, 1452 yılında Doğu Roma'nın Osmanlı Devleti tarafından ortadan kaldırılmasına kadar devam etmiştir<sup>6</sup>.

Ancak saldırılar sebebiyle Bizans Devleti, kısa ve geçici bir kuvvetlenme dönemi hariç, önemli derecede gücünü yitirmiştir. Bizans kralları, sadece harp donanmalarına önem verdiklerinden, bu dönemde Türk Boğazları Bölgesi'ndeki ticaret büyük oranda Venedik, Piza ve Cenevizli denizciler tarafından yürütülmüştür. Bu ülkeler arasında mücadeleler sebebiyle bazen sadece biri bu imkanı elde etse de, çoğunlukla Venedikli ve Ceneviz ticaret gemileri Karadeniz ve Akdeniz arasında seyrüsefer gerçekleştirmişlerdir<sup>7</sup>. Bu durum Boğazlar'da tam Türk egemenliğinin tesis edilmesine kadar da sürmüştür.

## 2. Boğazlar'da Tam Türk Egemenliğinin Tesis Edilmesi

Boğazlar'da Türk egaemenliğinin tesis edilmesi süreci, Osmanlı ordularının 1356 yılında Gelibolu ve Bolayır'ı alarak Rumeli topraklarına yerleşmesiyle başlamıştır. Kısa zaman içerisinde Trakya'nın tamamını eline geçirerek Edirne'yi de başkent ilan eden Osmanlı Devleti, Çanakkale Boğazı'nın kontrolünü her iki yakadan da ele geçirmiştir. Ancak, başlangıçta güçlü bir deniz donanması olmaması sebebiyle, Venedik ve Cenevizliler ile Bizans'ı aynı anda karşısına almamak için Boğazlar'ı kapatmak yönünde en ufak bir girişimde bulunmamıştır. Bu basiretli politikalarını, Venedikliler'in zaman zaman Çanakkale Boğazı'nı başka ülkelerin gemilerine kapatmalarına, hatta Osmanlı Ordusu'nun Anadolu'dan Trakya'ya geçişini önleme girişimlerine rağmen sürdürmüştür.

<sup>6</sup> Feridun Cemal Erkin, aynı eser, s.16-18.

<sup>7</sup> Cemal Tukin, aynı eser, s.3-4.

Osmanlı toprakları arasında bir ada gibi kalan Bizans'ı ortadan kaldırmak ve İstanbul'un fethini gerçekleştirmek için Osmanlı sultanlarından Yıldırım Beyazıt 1393 yılında ve II. Murat da 1422 yılında bu şehri kuşatma girişimlerinde bulunmuş, ancak çeşitli siyasi sebeplerle bunda başarılı olamamışlardır<sup>8</sup>. İstanbul'un fethi ve dolayısıyla Türk Boğazları'nda tam Türk hakimiyetinin sağlanması, 1451 yılında tahta çıkan Osmanlı Sultanı Fatih Sultan Mehmet (I. Mehmet) tarafından gerçekleştirilmiştir. Sultan I. Mehmet, fethi gerçekleştirebilmek için, 1393 yılında Yıldırım I. Beyazıt tarafından yaptırılan Anadolu Hisarı'nın karşısına, 1452 yılında Rumeli Hisarı'nı yaptırmıştır<sup>9</sup> ve verdiği emirle Boğazdan geçecek her geminin durdurulmasını ve belirli bir "müreyyice (geçiş parası)" alınmasını emretmiştir. Rumeli Hisarı'nın yaptırıldığı bu bölgeye de Boğazkesen adı verilmiştir<sup>10</sup>.

29 Mayıs 1452'de uzun bir muhasaradan sonra İstanbul'un fethini gerçekleştiren Fatih Sultan Mehmet, böylece Türk Boğazları Bölgesi olarak adlandırılan bölgenin tamamının kontrolünü eline geçirmiştir. Nitekim, 26 Ekim 1452 günü arpa yüklü bir Venedik gemisi, verilen emre uymadığından atılan bir gülle ile batırılmıştır. Böylece Boğaz'ın en dar yerinde yapılan Rumeli Hisarı, izin alınmadan herhangi bir yabancı geminin Boğaz'dan geçişine imkan bırakmamıştır. Diğer yandan, dönemin en büyük ve güçlü denizci devleti olan Venedik'e ait bir geminin batırılması, yani izinsiz geçişin önlenmesi, Boğazlar statüsünde yeni bir dönemin, Boğazlar'da kesin Türk egemenliğinin kurulmasının başlangıcı olmuştur<sup>11</sup>.

Fatih Sultan Mehmet, İstanbul Boğazı üzerinde egemenliğin ve güvenliğin sağlanmasından sonra, benzer tedbirleri Çanakkale Boğazı için de aldırılmıştır. Çanakkale Boğazı'nın her iki yakasında yaptırılan Kilitbahir ve Çanakkale kaleleri ile Boğaz giriş çıkışı kontrol altına alınmıştır. Yine bu amaçla, İmroz, Semendre ve Limni adalarıyla, Midilli Adası da zapt edilmiştir<sup>12</sup>.

<sup>8</sup> Cemal Tükin, aynı eser, s.5-7.

<sup>9</sup> M. Sadık Atak, *Türkiye'nin Kapısı Boğaz*, Ankara 1947, s.11.

<sup>10</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, I.Cilt, Ankara 1988, s.157-158.

<sup>11</sup> Rifat Uçarol, "Değişmekte Olan Dünyada Türk Boğazlarının Önemi ve Geleceği", *Yeni Dünya Düzeni ve Türkiye*, İstanbul 1992, s.166.

<sup>12</sup> Cemal Tükin, aynı eser, s.7-8.

Fatih Sultan Mehmet döneminde (1451-1481) bununla da yetinilmemiş, Karadeniz'in de Marmara Denizi gibi "Türk Gölü" haline getirilmesi çalışmalarına başlanmıştır. Bu amaçla; Amasra, Sinop, Trabzon, Kırım, Azak ve diğer yerlerle, Eflak-Buğdan Osmanlı topraklarına katılmıştır<sup>13</sup>. Bu amaçlı fetihlere oğlu II. Beyazıt döneminde (1481-1512) de devam edilmiştir. 1484'de Kili ve Akkerman'ın Osmanlı topraklarına katılmasıyla Karadeniz kıyılarının fethi tamamlanmıştır. Böylece, Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi, İstanbul Boğazı ve hemen hemen bütün Karadeniz kıyıları Osmanlı İmparatorluğu'nun nüfuz ve egemenliği altına alınmış ve Karadeniz de bir Türk iç denizi haline gelmiştir.

Osmanlı, 1484 yılından itibaren de, İstanbul ve Çanakkale boğazlarını kapatmak suretiyle; bu sular bölgesine yabancı gemilerin girip-çıkmasını ve durmasını serbestçe düzenlemeye başlamıştır. Boğazlar'ın ve Karadeniz'in yabancı devletlerin ticaret ve savaş gemilerine "kapalılığı ilkesi", temel ilke olarak Osmanlı dış siyasetinde, dolayısıyla devletlerarası siyasette fiilen ve hukuken yerini almıştır. Bu tarihten sonra da, günümüz Boğazlar statüsü de dahil, Osmanlı ile yabancı devletler arasında uluslararası platformda hep iki ilkenin kavgası verilmiştir. Osmanlı Devleti "Boğazlar'ın kapalılığı" ilkesini sürdürmeye, yabancılar ise "Boğazlar'ın açıklığı" ilkesinin kabul ettirilmesi veya ikisinin bir denge içerisinde uygulanmaya konulmasının mücadelesini vermişlerdir.

### 3. Boğazlar'da Türk Egemenliğinin İkili Anlaşmalarla Sürdürülmesi

Osmanlı İmparatorluğu'nun ısrarla uyguladığı "kapalılık ilkesi"nde ilk yumuşamalar, 16. ve onu izleyen yüzyıllarda Avrupa Devletleri ile barışın korunması ve ticarete ait yaptığı anlaşmalarda, onların gemilerine kendi sularında ticaret yapma hakkı vermesiyle ortaya çıkmıştır. Nitekim 1535 yılında Kanuni Sultan Süleyman'ın Fransa Kralı I. Fransuva'ya verdiği, Türk limanlarında serbest ticaret yapma imtiyazları, 1578 yılında

<sup>13</sup> Bkz. Selahattin Tansel, *Fatih Sultan Mehmed'in Siyasi ve Askeri Faaliyetleri*, İstanbul 1971, s.261-279.

yenilenmiştir. Bunu 1579'da İngiltere, 1598'de Hollanda ve 1616 yılında da Cermen İmparatorluğu'nun aynı hakları elde etmesi takip etmiştir<sup>14</sup>.

Bununla beraber, 1740 kapitülasyonlarında Fransa'ya verildiği gibi, Avrupa devletleriyle sonradan yapılan anlaşmalarda yabancı ülke ticaret gemilerinin Karadeniz'de serbestçe dolaşip ticaret yapabilecekleri açıkça belirtilmiş ise de, bu izin nazariyatta kalmış ve hiçbir zaman fiilen gerçekleşmemiştir. Nitekim, bu anlaşmalara rağmen, Avrupa devletlerinin ticaret gemileri ancak İstanbul'a kadar gelebilmişler, bundan ileri gitmelerine ise, asla izin verilmemiştir. Karadeniz'deki ticaret ise, eskisi gibi yine yalnız Türk bayrağı taşıyan gemilere ait olmuştur<sup>15</sup>.

Bu durumun değişmesinde, Osmanlı'nın gücünü kaybetmeye başlaması ve Karadeniz'e açılmayı hedefleyen Rusya'nın güçlenmeye başlaması rol oynamıştır. Altınordu Devletinin yıkılmasından sonra büyük ve güçlü bir kara devleti haline gelen Rusya, bir dünya devleti olmanın yolunun denizlerden geçtiğini bildiği için beş denize doğru yönelmiştir; Akdeniz, Baltık, Atlantik, Hint Denizi ve Pasifik. Bunlar arasında ilk olarak, sıcak denizlere ve Avrupa'ya ulaşmak için Akdeniz'e açılan Karadeniz limanına ulaşmayı başarmıştır.

Rusya'nın "Akdeniz Programı" olarak adlandırılan bu proje ile, ayrıca Ortodoks Dünyası'nın manevi merkezine yani Ayasofya'ya ulaşmak da hedeflenmiştir. Bu duygu III. İvan'ın son Bizans Kayzeri'nin kızı Sofi ile 1469 yılında evlenmesinden sonra güçlenmeye başlamıştır. Rusya, bir bakıma kendini Bizans'ın varisi olarak görmüştür<sup>16</sup>. Bu politikanın oluşmasında, Bizans papazlarının misyonuyla Ortodoksluğu seçen Rusya'nın, dünyadaki tek bağımsız Ortodoks devleti olmasının da etkisi vardı. Nitekim, III. İvan kendisine Roma imparatorlarının unvanı "Ceasar"dan, bozma "Tsar" yani Çar" unvanı vermiştir. Yine bu sebeple, İstanbul'a "Tsar'grad" yani "Çarşehri" ismi verilmiştir<sup>17</sup>.

<sup>14</sup> Feidun Cemal Erkin, aynı eser, s.21.

<sup>15</sup> Rifat Uçarol, aynı eser, s.168.

<sup>16</sup> Cemal Tukin, aynı eser, s.17.

<sup>17</sup> Akdes Nîmet Kurat, Türkiye ve Rusya 1798-1919, Ankara 1970, s.2-3.

Rusya bu hedefine ulaşmada, başlangıçta direkt saldırıyı göze alamadığından Hıristiyan Kazaklar'ın bir nevi gerilla saldırıları şeklinde, Karadeniz'deki Osmanlı limanları ve Azak'a saldırılarını desteklemiştir. 1637 yılında Kazaklar, savunması zayıf bir Karadeniz limanı olan Azak Kalesi'ni ele geçirdiyse de Osmanlı'nın diplomatik yollardan gerçekleştirdiği girişimleri ile kale geri alınmıştır. Rus destekli Kazak saldırıları, 1656 ve 1659 yıllarında tekrar etmiş, ancak Kırım Hanı Giray Han komutasındaki birlikler her ikisini de püskürtmeyi başarmıştır. Rusya, 1683 yılında İkinci Viyana Bozgunu'nu müteakip, Osmanlı İmparatorluğu'nun Kuzey Karadeniz'deki limanlarına direkt saldırılara cesaret etmeye başlamıştır. 1689 yılında tahta çıkan I.Petro, 1695 yılından itibaren Azak Kalesi'ne saldırılar düzenlemeye başlamıştır<sup>18</sup>. Azak, Osmanlı İmparatorluğu'nun Karadeniz'deki en uç noktasını oluşturduğu için, savunma açısından bir nevi zayıf karnını teşkil etmekteydi.

Nitekim, Rusya 1695 yılında saldırdığı Azak'ı alamayınca, ertesi yıl daha güçlü olarak denizden ve karadan yeni bir saldırıya girişmiş ve bu kale ile Özi Kalesi'ni almayı başarmıştır. Osmanlı Devleti ile imzaladığı 14 Temmuz 1700 yılındaki İstanbul Anlaşması ile Azak Kalesi'ni resmen ele geçirerek Karadeniz'e bir pencere açan Rusya, bunun arkasından da Venedikliler'in de yardımıyla güçlü bir filo yapmaya girişmiştir. Rusya, böylece Karadeniz'deki statüyü değiştirmeye başlamıştır. Ancak, Osmanlı'nın "Karadeniz, Sultan'ın nezdinde, ecnebi bir nazardan haremde saklı bakire gibidir"<sup>19</sup> cevabıyla karşı çıkması üzerine, yine Türk gemileri ile ticaret yapılmaya devam etmiştir. Osmanlı, 1711 yılında Rusya'yı Prut Savaşı'nda yenince Azak Kalesi'ni de yeniden topraklarına katmış ve böylece Karadeniz'de eski statüye dönmüştür<sup>20</sup>.

Rusya, bu tarihten sonra daha çok Baltık Denizi'ne yönelmeye başlamıştır. Nihayet, 1721 yılında İsveç ile yaptığı Nystad Barış Anlaşması ile bu hedefine yani Baltık Denizi'ne ulaşmıştır<sup>21</sup>. Bundan sonra yeniden Karadeniz'e yönelen Rusya, 1736 yılında Azak Kalesi'ne saldırmış ve kaleyi yeniden almayı başarmıştır. Rusya çeşitli diplomatik

<sup>18</sup> Akdes Nimet Kurat, aynı eser, s.11-13.

<sup>19</sup> Süleyman Kocabaş, Türkiye'nin Canı Boğazlar, İstanbul 1994, s.13-14.

<sup>20</sup> M. Sadık Atak, aynı eser, s.13.

<sup>21</sup> Fahir Armaoğlu, 20. Yüzyıl Siyasi Tarihi, 1914-1990, Ankara 1991, s.52.



girişimler sonrasında, Fransa aracılığıyla 1739 yılında Belgrad'da yapılan Belgrad Antlaşması ile Azak Kalesi'nin resmi olarak kendine kalmasını sağlamıştır<sup>22</sup>. Bununla birlikte, Karadeniz'de savaş ve ticaret gemileri bulundurmamak ve tüm ticaretini Osmanlı gemileri ile yapmayı da kabul etmiştir. Bu anlaşma, Rusya'nın Karadeniz'in bir Türk denizi olduğunu açık olarak kabul etmesi, anlamına gelmekteydi. Bu anlaşma, 1747 yılında Rus elçisi ile Osmanlı arasında yenilenmiştir<sup>23</sup>. Ancak, bu da Rusya'nın Karadeniz'deki statüyü değiştirme girişimlerini sona erdirmemiştir.

#### a. 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması ve Boğazlar Statüsü

Nitekim Rusya'nın Osmanlı'ya yönelik politikaları, 1762 yılında Çariçe II. Katerina'nın tahta çıkmasıyla daha da şiddetlenmiştir. Bu durum, 1768 yılında Rusya'nın Lehistan iç işlerine karışmasıyla iki ülke arasında savaşa dönüşmüş ve Osmanlı bu savaşta karada ve denizde ağır yenilgilere uğramıştır. Rus Ordusu, Balkanlar'da Tuna'yı geçerken, Karadeniz'de de Kırım'ı eline geçirmeyi başarmıştır. Bu savaş, 1774 yılında imzalanan Küçük Kaynarca Antlaşması ile sona ermiştir.

Küçük Kaynarca Antlaşması ile Rusya Kırım'ı topraklarına katamamış, ancak anlaşmanın 11. maddesi ile ilk defa Karadeniz'de harp gemisi bulundurma, kendi gemileri ile Karadeniz'de ticaret yapma ve ticaret gemilerini Boğazlar'dan geçirme haklarını elde etmiştir<sup>24</sup>. Bu anlaşma ile Karadeniz bir "Türk Gölü" olmaktan uzaklaşarak, Rusya ve Türkiye arasında ortak deniz haline gelmiştir. Yine bu zamana kadar bir "Türk su yolu" olarak kabul edilen iki Boğaz da, bu özelliğini kaybetmeye ve ilk olarak Rus ticaret gemilerine açılmaya başlamıştır.

<sup>22</sup> M. Sadık Atak, aynı eser, s.14.

<sup>23</sup> Necdet Kurdakul, *Osmanlı Devleti'nde Ticaret Antlaşmaları ve Kapitülasyonlar*, İstanbul 1981, s.159.

<sup>24</sup> Akdes Nimet Kurat, aynı eser, s.31.

Boğazlar konusunda ilk uluslararası ikili anlaşma olan Küçük Kaynarca<sup>25</sup> ile Rusya'nın kopardığı tavizler, 1779 Aynalı Kavak Anlaşması ile tekrarlanmış<sup>26</sup> ve her iki anlaşma da onun bölgede gelecekteki girişimleri için önemli bir başlangıç teşkil etmiştir. Nitekim, Rusya 1784 yılında çeşitli entrikalarla Kırım'ı topraklarına katarak Karadeniz'e fiilen yerleşmiştir<sup>27</sup>. Rusya, Osmanlı Devleti'nin yenik ayrıldığı 1787-1792 Osmanlı-Rus-Avusturya Savaşı'ndan sonra imzalanan 1792 tarihli Yaş Anlaşması ile, Kırım ve Karadeniz'deki varlığını daha da artırarak güçlendirmiştir<sup>28</sup>. Osmanlı Devleti bu savaşta ilk kez, bir Rus donanması ile karşı karşıya gelmiştir<sup>29</sup>.

1792 Yaş Anlaşması "kapalılık" ilkesini sürdürmesine rağmen, Boğazlar için önemli bir dönüm noktasını da teşkil etmiştir. Anlaşma ile Karadeniz'de yüzyıllardır tek başına hüküm süren Türk egemenliği sarsılmış ve Rusya yüzyılı aşkın bir süredir verdiği mücadelenin sonunda, anlaşmanın 11. maddesi ile Karadeniz'de ticaret yapma ve savaş gemileri bulundurma haklarını bir kez daha tescil ettirmiştir<sup>30</sup>.

Ancak, Rusya'nın Yaş Anlaşması ile Kuzey Karadeniz'e hakim olduğunu gören İngiltere, Rusya'nın Balkanlar üzerinden güneye inerek, Boğazlar'ı hedef aldığını, Ege ve Akdeniz'e ulaşmayı hedeflediğini gördüğünden, bu tarihten itibaren Osmanlı Devleti'ne özellikle Boğazlar'ın korunması için destek vermeye başlamıştır<sup>31</sup>. İngiltere'nin desteğinin arkasında, Rusya'nın Akdeniz'e inmesi halinde, Hindistan'a uzanan sömürge yolunun kesintiye uğraması endişesi yatmaktaydı..

Rusya'nın Karadeniz'de ticaret yapma ve ticaret gemilerini Boğazlar'dan geçirme haklarını 1774 yılında elde etmiş olmasına karşın, Boğazlar'ın savaş gemilerine "kapalılığı" ilkesinin açık bir şekilde ilk defa delinmesi, Fransa'nın 1798 yılında Malta ve

<sup>25</sup> Edmund Jan Osmanczyk, *Encyclopedia of the United Nations and International Agreements*, New York 1990, s.876.

<sup>26</sup> İhsan Gürkan, "The Turkish Straits Regime In Historical Perspective", *Turkish Straits New Problems New Solutions*, İstanbul 1995, s.168.

<sup>27</sup> Rifat Uçarol, *aynı eser*, s.169.

<sup>28</sup> Cemal Tukin, *aynı eser*, s.65.

<sup>29</sup> Süleyman Kocabaş, *aynı eser*, s.29.

<sup>30</sup> Fahir Armaoğlu, *aynı eser*, s.52.

<sup>31</sup> Cemal Tukin, *aynı eser*, s.50.

Mısır'ı işgal etmesiyle başlayan gelişmeler üzerine olmuştur. 1789 yılındaki Fransız İhtilali'ni müteakip toparlanan Fransa uluslararası güçler dengesini lehine değiştirmek ve Akdeniz'de üstünlüğü elde etmek için, Napolyon Bonapart komutasında gönderdiği kuvvetlerle Malta ve Mısır'ı işgal etmiştir. Güçlü bir Fransa'nın Doğu Akdeniz'e yerleşmesini Akdeniz ve Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki amaç ve planlarına aykırı bulan İngiltere ve Rusya, Fransa'ya karşı savaş açarak Osmanlı'nın yanında yer almışlardır.

Rusya, Napolyon Bonapart'ın Mısır'a çıkmasından hemen sonra Osmanlı Devleti'ne yardım teklifinde bulunmuş, arkasından bu konuda iki devlet arasında görüşmelere başlanmıştır. Görüşmelerin sürdüğü sırada 31 Ağustos 1798 'de bir Rus savaş filosu -tarihte ilk defa olarak- Karadeniz'den İstanbul Boğazı'na girerek Büyükdere önlerinde demirlemiştir. Rusya, bu hareketiyle de, Doğu Akdeniz'de meydana gelen yeni gelişmelere müdahale etmeye; aynı zamanda, kamuoyunun tepkisinden çekinen Osmanlı Devleti'ne, yaptığı yardım önerisinin kabul edilmesi için baskıda bulunmaya kararlı olduğunu göstermiştir.

Bu gelişmeler üzerine Osmanlı Devleti ile Rusya arasında anlaşmalar yapılmış ve Rus gemileri Osmanlı gemileriyle birlikte, Rusya'nın özellikle üzerinde durduğu Mora ve Dalmaçya kıyılarını Fransız'lardan kurtarmak göreviyle, 19 Eylül 1798'de Akdeniz'e gönderilmiştir. Bu gelişmeden biraz sonra da, 23 Aralık 1798 tarihinde Osmanlı-Rus Savunma Antlaşması imzalanmıştır<sup>32</sup>.

Yürürlük süresi 8 yıl olan söz konusu antlaşmanın açık hükümlerine göre; iki devlet, birbirlerinin toprak bütünlüğünü karşılıklı olarak garanti edip, Fransa'ya karşı birlikte mücadele etmeye ve bunun için yardımlaşmaya karar verdiklerini açıklarken, gizli maddeleriyle de, Boğazlar ve Karadeniz ile ilgili olarak özetle şunları kabul etmişlerdir: Savaş bittikten sonra Rus savaş gemileri Karadeniz'e dönecek, fakat, savaş süresince Rus gemilerinin Boğazlar'dan geçmesi, bundan sonra Boğazlar'dan hak iddia etmelerinin,

<sup>32</sup> Akdes Nimet Kurat, aynı eser, s.46.

bahanesi olmayacaktı; Karadeniz, iki devlet arasında kapalı bir deniz olacak; bu denize girmek isteyen gemilere karşı birlikte karşı konacaktı<sup>33</sup>.

Anlaşma ile Osmanlı Devleti bugüne kadar Avrupa ülkelerine karşı izlediği "yalnızlık" politikasını terk ederek, "ittifaklar" politikasına girerken, bugüne kadar bir iç deniz olarak kabul ettiği Karadeniz'de Rusya'nın varlığını hukuken ve resmen kabul etmiş oluyordu. Yine tarihinde ilk olarak Rusya'ya dost sıfatıyla da olsa, Boğazlar'dan savaş filosu ile geçme hakkını tanımıştır. Bu husustaki izin her ne kadar geçici ve andlaşma koşullarına bağlı bulunmakta ise de, Ruslar Osmanlı Devleti'nin zor durumlarda kalmasından ve güçsüzlüğünden yararlanarak, Boğazlar'dan geçebileceklerini anlamışlardır.

Böylece, 23 Aralık 1798 tarihli Osmanlı-Rus Antlaşması ile; 1452 ve özellikle 1484 yılından beri süre gelen ve Osmanlı Devleti'nin büyük önem verdiği, savaş gemilerinin Çanakkale ve İstanbul boğazlarına girmesi yasağına dair öteden beri asla değişmeyerek konulmuş olan "Usul-i kadim" yani "Boğazlar'ın kapalılığı ilkesi" ilk defa zedelenmiş, Boğazlar'dan geçiş yine ilk defa bir devletlerarası antlaşmada yer almış; bunlarla da, "Boğazlar Sorunu" tarih sahnesine çıkmış ve Boğazlar statüsüne yabancı devletlerin müdahaleler dönemi başlamıştır<sup>34</sup>.

Fransa'ya karşı kurulan Osmanlı-İngiliz-Rus ittifakı (II. Koalisyon Savaşı) başarıya ulaşıncaya, Fransa 1801 yılında Mısır'dan çekilmiştir. Osmanlı Devleti ve Fransa arasında 25 Haziran 1802 tarihinde Paris Barış Antlaşması imzalanmıştır. Her iki ülkenin birbirlerinin toprak bütünlüklerini tanıdıkları bu anlaşmanın bir diğer önemli yanı, Osmanlı İmparatorluğu'nun Fransa'ya Karadeniz'de ticaret yapma hakkı vermesidir. Fransa böylece, savaştan yenik ayrılmasına karşın, Karadeniz'de Rusya'dan sonra ticaret yapma hakkı elde ilk ülke olduğundan diğer Avrupa ülkelerine karşı bir nevi üstünlük sağlamıştır<sup>35</sup>. İki ülke arasındaki bu işbirliği, 2 Aralık 1804'te Napolyon Bonapart'ın

<sup>33</sup> Akdes Nimet Kurat, aynı eser, s.47-48.

<sup>34</sup> Rifat Uçarol, aynı eser, s.171.

<sup>35</sup> Rifat Uçarol, *Siyasi Tarih 1789-1994*, İstanbul 1995, s.90-92.

İngiltere ve Rusya'yı zorlamak üzere Osmanlı'ya yakınlaşmasıyla bir nevi ittifaka dönüşmüştür. Bu arada 1806 yılında Osmanlı, biraz da Rusya ile savaşan Fransa'nın kıskırtmasıyla, Rusya ile yeni bir savaşa girişmiştir.

Ancak İngiltere, Rusya'nın iki cephede savaşa sürüklenmesinden rahatsızlık duyarak, Osmanlı Hükümeti'nden savaştan çekilmesini istemiştir. Bu önerisini reddedilince de, bir İngiliz savaş filosu, 19 Şubat 1807 günü hiçbir karşılık görmeden Çanakkale Boğazı'ndan geçerek, İstanbul önlerine gelip demirlemiştir. Bu şekilde, yine tarihte ilk kez olarak, bir düşman savaş filosu başkent önlerine gelerek kenti tehdit etmeye başlamıştır. İngiliz savaş gemileri, herhangi bir zarar vermeden, 2 Mart 1807 günü, kenti terk ederek, Ege Denizi'ne geri dönmüştür<sup>36</sup>. Türk Boğazları tarihinde önemli bir gelişme olan bu olaydan hemen sonra, Napolyon Bonapart Rusya'yı yenerek onunla 9 Temmuz 1807'de Tilsit Antlaşması'nı yapıp müttefik haline gelmiştir. Fransa, Rusya'yı İngiltere'den ayırıp yanına çekebilmek için kendisine güvenip savaşa giren Osmanlı'yı feda etmiştir. Ancak, Fransa ile Rusya'nın ittifak yapması, bu defa İngiltere'yi Osmanlı Devleti'ne yaklaştırmıştır.

#### **b. 1809 Kale-i Sultaniye Antlaşması ve Boğazlar'ın Kapalılığı İlkesi**

Fransa, Rusya ve İngiltere arasındaki rekabeti değerlendirmek isteyen Osmanlı Devleti, İngiltere'nin desteğini alarak, Eflak ve Buğdan'ı vermeden, Rusya ile bir anlaşma yapmaya yönelmiştir. İngiltere ise, Osmanlı ile kurduğu bu ittifak ile "Doğu" çıkarlarını korumayı ve Avrupa'da oluşan aleyhindeki Fransız-Rus ittifakını dengelemeyi hedeflemiştir. İngiliz-Osmanlı dayanışması, Fransa ile Rusya arasında 1908 yılında imzalanan ve Eflak ve Buğdan ile Fillandiya'yı Rusya'ya bırakan Erfurt Anlaşması ile daha da güçlenmiştir<sup>37</sup>.

<sup>36</sup> Rifat Uçarol, "Değişmekte Olan...", s.172.

<sup>37</sup> Rifat Uçarol, "Siyasi Tarih...", s.101.

Bu gelişmelerin sonucu olarak, Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında, 9 Ocak 1809'da Kale-i Sultaniye (Çanakkale) Andlaşması imzalanmıştır. Bu antlaşmanın Fransa ve Rusya'ya karşı Osmanlı Devleti'ne yapacağı yardımları belirleyen maddeleri yanında, İngiltere Boğazlar'ın barış zamanında bütün ülkelerin savaş gemilerine kapalılığı ilkesini destekliyordu. İngiltere bu yolla, Rus savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişlerini önlemek, 1798 Osmanlı-Rus Anlaşması'nı boşa çıkarmayı hedefliyordu<sup>38</sup>.

Kale-i Sultaniye Andlaşması, İngiltere'yi bazı yardımlar karşılığında Osmanlı Devleti'nin müttefiki yaparken, yukarıdaki maddesiyle de, Boğazlar statüsünde önemli bir değişikliği beraberinde getirmiştir; o da, Boğazlar'ın yabancı savaş gemilerine kapalılığı ilkesinin, ilk defa devletlerarası bir andlaşmada yer almış olmasıdır. Böylece, daha önce sadece Osmanlı Devleti ile Rusya arasında konu olan Boğazlar Sorunu, İngiltere'nin bu girişimiyle devletlerarası bir nitelik almıştır. Gerçi, Boğazlar'ın kapalılığı ilkesini sadece antlaşmada imzası bulunan Osmanlı Devleti ile İngiltere kabul etmişti, ne var ki; Boğazlar konusunda artık resmen taraf olan İngiltere, bu tarihten itibaren kapalılık ilkesini diğer devletlere kabul ettirmek için çalışmaya başlamıştır.

İngiltere anlaşma ile, Boğazlar'ın yabancı savaş gemilerine kapatılmasını bir Avrupa konusu ve sorunu haline getirmeyi hedeflemiştir. Böylece, bu anlaşma ile Boğazlar üzerinde İngiliz-Rus rekabeti ilk defa açıkça su yüzüne çıkmış; bu gelişmeler, "Boğazlar'ın kapalılığı" ile "Boğazlar'dan serbest geçiş" ilkeleri arasında devletlerarası rekabetin yaşanmasına sebep olmuş ve dünyanın önde gelen devletlerinin dikkatlerini Boğazlar ile bölge üzerinde toplamıştır<sup>39</sup>.

Bu arada Osmanlı Devleti, kendisini 1809 Kale-i Sultaniye Antlaşması'nı imzalama sürecine sokan, 1806'da Rusya'ya açtığı savaş ilanını, 1812'deki Bükreş Barış Antlaşması ile sona erdirmiştir. Bu anlaşma ile, iki devlet arasında yapılan daha önceki anlaşmaların hepsinin yürürlükte olduğu kabul edilmiştir<sup>40</sup>. Ancak Osmanlı Devleti,

<sup>38</sup> Akdes Nimet Kurat, *aynı eser*, s.50.

<sup>39</sup> Rifat Uçarol, *aynı eser*, s.51.

<sup>40</sup> Akdes Nimet Kurat, *aynı eser*, s.51.

kendisini Balkanlar'daki Hıristiyanlar'ın hamisi olarak gören Rusya'nın Mora isyanına desteğini kesmek için, 1826 yılında Bükreş Antlaşması'nı yenilemek adı altında Rusya ile yeniden masaya oturmuştur. Bükreş Antlaşması Boğazlar konusunda açık hüküm içermemesine rağmen, 8 maddelik 1826 Akkerman Antlaşması'nın üç maddesi Boğazlar'ı ilgilendirmekteydi. Rusya bu anlaşma ile, ticaret gemilerinin Karadeniz'e giriş-çıkışı ile ilgili hükümleri isteği doğrultusunda daha da genişletmiştir<sup>41</sup>.

Rusya ile imzalanan bu anlaşmalara rağmen, Boğazlar konusunda Osmanlı'nın "eski ilke"nde en önemli değişikliklerden birisi 14 Eylül 1829'da yine Rusya ile imzalanan Edirne Antlaşması ile gerçekleşmiştir. İngiltere ve Rusya, kendi destekleri ile başlayıp gelişen Yunan İsyanı (1821-1830) sırasında, yanlarına Fransa'yı da alıp, 20 Ekim 1827 tarihinde Navarin'deki Osmanlı Donanması'nı ani bir baskınla yaktılar. Arkasından da Rusya, 1828 yılında Osmanlı Devleti'ne savaş açarak onu yenmiş ve bunun sonucunda iki devlet arasında 14 Eylül 1829'da Edirne Antlaşması imzalanmıştır. Rusya bu anlaşma ile, daha önce İngiltere ve Fransa ile vardıkları karara göre bağımsız Yunanistan devletinin kurulmasını<sup>42</sup>; ayrıca, anlaşmanın 7. maddesi ile Rus ticaret gemilerinin Boğazlar'dan serbest geçiş hakkını bir defa daha onaylattığı gibi, bu haktan ve Karadeniz'deki ticaretten Osmanlı Devleti ile savaş halinde olmayan bütün devletlerin gemilerinin yararlanabileceğini Osmanlı Devleti'ne kabul ettirmiştir<sup>43</sup>.

1829 yılında Edirne Antlaşması'yla ortaya çıkan bu yeni gelişmeye göre, Boğazlar'ın savaş gemilerine kapalılığı ilkesi yürürlükte kalmakla beraber, ticaret gemilerine de kapalılığı ile ilgili "eski ilke" değişerek, yerine "Boğazlar'ın bütün devletlerin ticaret gemilerine açıklığı" ilkesi getirilmiştir. Bu da Boğazlar sorununu daha geniş bir devletlerarası boyuta ulaştırmıştır. Nitekim bu tarihe (1829 yılına) kadar bazı devletler Osmanlı İmparatorluğu'ndan ikili anlaşmalarla veya kapitülasyonlardan yararlanarak ve ancak kendi gemilerini Boğazlar'dan geçirme izni alabilmişlerdi.

<sup>41</sup> Cemal Tukin, aynı eser, s.130.

<sup>42</sup> Akdes Nimet Kurat, aynı eser, s.56-57.

<sup>43</sup> Necdet Kurdakul, aynı eser, s.198.

Halbuki bundan böyle, bütün devletlerin ticaret gemilerinin Boğazlar'dan geçmesine izin vermek, Osmanlı İmparatorluğu için bir yükümlülük haline getirilmiştir. Böylece, Boğazlar'ın "kapalılığı ilkesinden", "açıklığı ilkesine" geçişte yeni bir aşamaya; bir diğer deyimle, Boğazlar'dan geçiş statüsünde Avrupa devletleri arasında bir uyuşma dönemine girilmiştir. Bu durum da, Osmanlı İmparatorluğu'nun Boğazlar üzerindeki egemenliğini ve genel olarak dış siyasetinde hareket kabiliyetini biraz daha kısıtlamıştır<sup>44</sup>.

### c. 1833 Hünkar İskeleyi Antlaşması ve Boğazlar Statüsündeki Yeri

Diğer yandan, Boğazlar ile aynı zamanda Karadeniz'in statüsünde meydana gelen yukarıda belirtilen değişimler, Edirne Antlaşması ile sağlandığından, Rusya'ya bir bakımdan Boğazlar üzerinde garantörlük gibi bir üstünlük sağlamıştır. Onun bu üstünlüğü, Osmanlı İmparatorluğu'nun bir iç olayında, Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa İsyanı sırasında daha güçlenmiştir. Bilindiği gibi Mehmet Ali Paşa, 1831 yılında isyan ederek Suriye'yi işgal etmiş, bunun arkasından Paşa'nın kuvvetleri Beylan'da ve Konya'da devletin ordularını yenerek Kütahya'ya kadar gelip İstanbul'u tehdit etmeye başlamıştır.

Bu durum üzerine de Rusya, Osmanlı İmparatorluğu'na yardım önerisinde bulunmuştur. Daha bu önerinin şekli üzerinde görüşmeler yapılırken bir savaş filosu, 20 Şubat 1833 tarihinde İstanbul Boğazı'na girerek Büyükdere önlerinde demirlemiştir. Bu oldu bitti ise, Osmanlı Hükümeti ile birlikte diğer Avrupa devletlerini endişeye düşürmüştür. Bunun arkasından II. Mahmut'un isteğiyle 12.000 civarında Rus askerinin İstanbul Boğazı'nın Anadolu yakasına çıkıp yerleşmiş, bu durum da Avrupa'da doğan endişeyi daha da çoğaltarak, onları harekete geçirmiştir<sup>45</sup>.

Nitekim bu gelişmeler, öncelikle İngiltere ve Fransa'yı, Rusya'yı İstanbul Boğazı'ndan çıkarmanın yollarını aramaya yöneltmiştir. Bunun yolu da önce, Mısır Valisi

<sup>44</sup> Rifat Uçarol, aynı eser, s.174.

<sup>45</sup> Akdes Nimet Kurat, aynı eser, s.60-61.



Kavalalı Mehmet Ali Paşa'nın Anadolu'yu boşaltmasını sağlamaktan geçmekteydi. Bu amaçla iki devlet, Mehmet Ali Paşa üzerinde baskı kurarak, Padişah ile anlaşmasını (1833 Kütahya Anlaşması'nın yapılmasını) sağlamışlar ve valinin kuvvetlerini Toros Dağları'nın güneyine çekmesini gerçekleştirmişlerdir<sup>46</sup>. Ancak II. Mahmud, bu duruma rağmen ilerisini güven altına almak üzere, İngiltere ve Fransa'ya güvenmediğinden, Rusya'nın desteğinin sürmesini istiyordu. Rusya ise, Boğazlar ve genel olarak Osmanlı Devleti üzerinde elde ettiği üstün durumun devamını sağlayacak bir formülün peşindeydi. Bu amaçla da, Mehmet Ali Paşa kuvvetlerinin Anadolu'yu boşaltmasına rağmen, İstanbul Boğazı'ndaki deniz ve kara kuvvetlerini çekmemekte ve Osmanlı Hükümeti'ne baskı yapmaktaydı.

Sonuçta, Osmanlı Devleti ile Rusya arasında 8 Temmuz 1833'te Hünkar İskelesi Antlaşması imzalanmıştır. Bundan iki gün sonra da, Avrupa devletlerinin baskıları sonucunda Rus filosu ve askerleri İstanbul Boğazı'ndan ayrılarak ülkelerine dönmüşlerdir<sup>47</sup>. Altı açık, bir gizli maddeden oluşan ve 8 yıl süreli olan Hünkar İskelesi Antlaşması, iki devlet arasında bir tehlike halinde birbirlerine karşılıklı olarak, kara ve deniz kuvvetleriyle yardım yapmayı esas alan bir savunma sözleşmesi niteliğini taşımaktaydı. Ancak gizli maddesi ile, Rusya askeri yardımı sadece Rusya üstlenmiş, buna karşılık Osmanlı İmparatorluğu da, Rusya'nın istemediği savaş gemilerini Boğazlar'dan geçirmemeyi kabul etmiştir<sup>48</sup>.

Böylece Hünkar İskelesi Antlaşması ile, Osmanlı Devleti Rus yardımını sağlamış; Rusya ise, Çanakkale Boğazı'nın kapatılması koşulunu kabul ettirerek, kendisine Akdeniz'den gelecek tehlikeleri önlemiş, bu suretle de güneyini güvenlik altına almış; aynı zamanda da, yardım bahanesiyle kendi savaş gemilerini Boğazlar'dan geçirmek hakkına bir defa daha kavuşmuştur.

<sup>46</sup> Rifat Uçarol, "Değişmekte Olan...", s.175.

<sup>47</sup> Rifat Uçarol, aynı eser, s.175.

<sup>48</sup> İsmail Hakkı Danişmend, Osmanlı Tarihi Kronolojisi, Cilt IV, İstanbul 1972, s.119.

#### **4. Boğazlar'da Türk Egemenliğinin Çok Taraflı Antlaşmalarla Sürdürülmesi**

Rusya'nın Hünkar İskelesi Antlaşması ile, Boğazlar'da en üstün nüfuza sahip ülke haline gelmesi, başta İngiltere olmak üzere diğer büyük devletlerin de Boğazlar'ın statüsü ile ilgilenmelerine sebep olmuştur. İngiltere bu durumu 1809 Kale-i Sultaniye Antlaşması'nın da ihlali olarak kabul etmiştir. Rusya'nın bu konumunu değiştirme fırsatını, büyük devletlere 1841 Londra Konferansı vermiştir. Boğazlar'ı Londra Konferansı'na taşıyan süreç, Hünkar İskelesi Antlaşması'na da sebep olan Mehmet Ali Paşa İsyanı olmuştur.

##### **a. 1841 Londra Antlaşması ve Yeni Boğazlar Statüsü**

1833 yılında büyük devletlerin baskısıyla imzalanan Kütahya Antlaşması'ndan ne Osmanlı Devleti ne de onun valisi Kavalalı Mehmet Ali Paşa memnun kalmışlardı. Bundan dolayı devlet ile valisi arasında 1839 yılında Nizip Savaşı patlak vermiştir. Osmanlı Hükümeti bu savaşta yenilmiş, arkasından da donanması Kaptan-ı Derya Ahmed Feyzi Paşa tarafından Mısır'a götürülerek Mehmet Ali Paşa'ya teslim edilmiştir. Böylece, deyim yerinde ise, Osmanlı Devleti bir defa daha ordusuz ve donanmasız kalmıştır.

Osmanlı Devleti'nin içine düştüğü bu tehlikeli ve zor durum, Rusya'ya 1833 Hünkar İskelesi Antlaşması'na göre Osmanlı Devletini korumak bahanesiyle, yeniden Boğazlar'a yerleşmesine yolun açılması anlamına gelmekteydi. Bu durum da Avrupa devletlerinin çıkarlarına aykırı olduğundan, onları aktif olarak harekete geçirmiştir. Rusya'nın Boğazlar'a yerleşmesini önlemek için, 1840 yılında İngiltere'nin öncülüğünde büyük Avrupa devletleri, Mısır'da, yeni bir statünün kurulmasını Osmanlı Devleti'ne ve valisi Mehmet Ali Paşa'ya kabul ettirerek, Mısır Sorunu'na çözüm buldular.

Büyük devletler Mısır sorununu çıkarları doğrultusunda çözümledikten sonra, bu defa Boğazlar statüsüne yeni bir şekil vermek üzere çalışmalara başladılar. Çünkü, 1833

tarihli Hünkar İskelesi Antlaşması 8 yıllık bir süre için yapılmıştı ve bu süre dolmak üzereydi. Bu antlaşma, baştan itibaren Fransa ve özellikle İngiltere tarafından Akdeniz'deki ekonomik ve siyasi çıkarlarından dolayı endişe ile karşılanmıştı. Bu bakımdan iki devlet, adı anılan antlaşmayla Boğazlar'dan söz hakkı ve üstünlük kazanmış olan Rusya'ya karşı, Boğazlar'ın kapalılığı ilkesini devletlerarası bir statüye bağlamak istiyorlardı. Denizle yakın ilgisi bulunmamakla beraber Avusturya da Rusya'nın Balkanlar'da yayılmasına karşı olduğundan ve Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünden yana bir siyaset izlediğinden Fransa ile İngiltere'nin yanında yer almıştı<sup>49</sup>. Rusya ise, iki yıl sonra dolacak Hünkar İskelesi Antlaşması'ndaki hakları bir daha elde edemeyeceğini biliyordu. Bununla beraber, bu güne kadar ilk kez Türk Boğazları'nın kendisi dışındaki Avrupa ülkelerinin savaş gemilerinin kapalılığı da bir anlaşma da yer alacaktı. Rusya, "Doğu"ya ait bir meselenin Avrupa devletlerinin tek başına bir araya gelerek çözmelerini önlemek ve böyle bir kapı açmamak için de yeni konferansa katılmayı kabul etti<sup>50</sup>.

Sonuçta, dört devlet yanlarına Prusya'yı da alarak, Boğazlar sorununun Londra'da toplanacak bir konferansta çözümlenmesini kararlaştırdılar. Amaçları, Boğazlar'dan geçiş statüsünü Osmanlı Devleti ile Rusya arasında bir sorun olmaktan çıkartıp, Avrupa büyük devletlerinin ortak garantisi altında yeniden şekillendirmektir. Bu kararlar birlikte Boğazlar, bir Avrupa siyasi konusu ve sorunu haline getirilmiş oldu. Arkasından da; İngiltere, Fransa, Rusya, Avusturya, Prusya ve Osmanlı Devleti'nin katılımıyla Londra'da bir konferans toplandı ve 13 Temmuz 1841'de bu devletlerarasında Londra Boğazlar Antlaşması imzalandı. Aslı 4 madde olan bu antlaşmanın birinci maddesine göre:

"Osmanlı Devleti barış halinde bulunduğu sürece eskiden olduğu gibi hiçbir yabancı savaş gemisini Boğazlar'dan geçirtmemeyi kabul ediyordu. Avusturya, Fransa, İngiltere, Prusya ve Rusya devletleri de, bu kurala uyacaklarını taahhüt ediyorlardı."

<sup>49</sup> Rifat Uçarol, aynı eser, s.177.

<sup>50</sup> Cemal Tukin, aynı eser, s.215.

Görüldüğü gibi bu andlaşma ile, Boğazlar'ın yabancı savaş gemilerine kapalılığı ilkesi, imzacı devletler tarafından kesin olarak kabul edilmiştir. Bunun uygulanması, eskiden olduğu gibi, Osmanlı Devleti'ne bırakılmıştır. Gerçekte ise, bu bir gösterişten ibaret olup, devletin Boğazlar üzerindeki egemenliği sınırlanmıştır. Çünkü, İstanbul Hükümeti'nin Boğazlar'ı istediği devlete, istediği zaman açıp-kapama yetkisi elinden alınmıştır<sup>51</sup>.

İstanbul hükümetinin elindeki tek yetki savaş zamanı ile ilgili idi. Buna göre Osmanlı Hükümdarı harp halinde iken istediği dost ve müttefik kuvvetlerin savaş gemilerine Boğazlar'ı açabilecekti. Boğazlar'ın güvenliğini uluslararası garanti altına alan Osmanlı için bu madde önemli bir kazançtı<sup>52</sup>. Nitekim, Osmanlı Devleti bu hakkını, 1854 yılında Kırım Savaşı'nda Ruslar'a karşı kendisine destek olmak için gelen İngiliz, Fransız ve Sardunya savaş gemilerine, 1841 anlaşmasına dayanarak Boğaz kapılarını açarak kullanmıştır<sup>53</sup>.

Boğazlar konusundaki uluslararası ilk çok-tarafli anlaşma olan 1841 Londra Antlaşması<sup>54</sup> ile, Türk Boğazları'ndan geçiş ilk defa devletlerarası bir statüye bağlanmış oldu. Buna göre Boğazlar, yabancı savaş gemilerinin geçişine kapalı, daha önceki tarihlerde yapılan ikili andlaşmalara göre de, yabancı ticaret gemilerinin geçişine açık olacaktı. Diğer taraftan bu andlaşma, Boğazlar'da kurulan yeni statünün uygulanmasında, andlaşmada imzası bulunan 6 devlet arasında ortaklaşa bir yükümlülük meydana getirmiştir. Bu yükümlülük, sadece Osmanlı Devleti'ne karşılık olmayıp, aynı zamanda birbirlerine de karşıydı. Bu suretle büyük devletler arasında, yeni kurulan Boğazlar statüsünün korunması konusunda, bir denge ve birbirini kollama esas kabul edilmiştir.

Nitekim kurulan yeni statü ile; Rusya, Boğazlar'a daha geniş anlamıyla "güneye inme" emellerinden vazgeçtiğini dolaylı olarak kabul etmiş; buna karşılık da, kendisine

<sup>51</sup> Rifat Uçarol, aynı eser, s.177-178.

<sup>52</sup> Feridun Cemal Erkin, aynı eser, s.29.

<sup>53</sup> Rifat Uçarol, *Siyasi Tarih...*, s.187.

<sup>54</sup> Edmund Jan Osmanczyk, aynı eser, s.876.

Akdeniz'den gelebilecek tehlikeleri önlemiştir. İngiltere ve Fransa ise, Rusya'yı Karadeniz'e kapatmakla, Ortadoğu'daki çıkarlarını tehdit eden büyük bir tehlikeyi belli bir sınırdan tutmayı başarmışlardır. Böylece Akdeniz'in hakimiyeti eskiden olduğu gibi yine Fransa ve İngiltere'nin olmuştur<sup>55</sup>.

İngiltere aynı zamanda 1809 yılındaki antlaşmayla tek başına üstlendiği "kapalılığı" sağlama teminatını, 1841 antlaşmasıyla çok taraflı bir teminat altına alıyordu<sup>56</sup>. Avusturya ise, Rusya'nın Balkanlara inmesini belirli ölçüde sınırlamakla, kazanç sağlamış oluyordu.

1841 yılında kurulan Boğazlar statüsü, bu tarihten itibaren Avrupa Devletler hukukunun bir prensibi haline gelmiştir. Ancak, kendisini "Karadeniz'e hapsedilmiş olarak kabul eden" Rusya daha ilk anlardan başlayarak kendi savaş gemilerinin Boğazlar'dan serbestçe geçmesini, diğer yabancı gemilere ise kapalı kalmasını esas alacak şekilde, değiştirilmesi için fırsatlar yaratma çalışmalarına girişmiştir. Rusya'nın bu tavrına karşın, başta İngiltere ve Fransa olmak üzere diğer devletler, statünün korunmasına ağırlık verdiler<sup>57</sup>.

#### **b. 1856 Paris Antlaşması ve Boğazlar'da Uluslararası Statünün Onanması**

Nitekim Rusya, Avrupa devletlerinin içine düştükleri buhrandan ve zayıf durumdan yararlanarak, "hasta adam" olarak gördüğü Osmanlı Devleti üzerinden "güneye inme" siyasetini gerçekleştirmek üzere çeşitli bahanelerle 1853 yılında harekete geçmiş ve "Kırım Savaşı" olarak adlandırılan Osmanlı-Rus Savaşı başlamıştır. Buna karşılık, kendilerinin Akdeniz ve Hint Yolu'ndaki çıkarlarını da tehdit altında gören Fransa ve İngiltere, 1841 Londra Antlaşması'na dayanarak 1854 yılında Osmanlı Devleti'ne destek kararı aldılar. Bu iki ülkenin donanmalarına yeni Sardunya Krallığı da

<sup>55</sup> Rifat Uçarol, aynı eser, s.187-188.

<sup>56</sup> Cemal Tükin, aynı eser, s.252.

<sup>57</sup> Rifat Uçarol, "Değişmekte Olan...", s.17.

15 bin kişilik bir orduyla destek olmuştur. Savaşa girmediği halde Avusturya ve Prusya da bu ülkelere diplomatik destek vermişlerdir<sup>58</sup>. İngiltere ve Fransa, Rusya'yı Boğazlar ve Karadeniz üzerinde etkisiz hale getirmek için Osmanlı Devleti'nin yanında girdikleri savaştan, 1855 yılında Çar I. Nikola'nın ölümünü müteakip, 1856 yılı sonunda imzalanan Paris Barış Antlaşması'yla galip ayrıldılar<sup>59</sup>. Paris Kongresi'nde eski statünün yanı sıra meydana getirilen en önemli değişiklik, savaştan yenik ayrılan Rusya'ya sadece Boğazlar'da 1841 statüsünün geçerli olduğu kabul ettirilmekle kalınmıyor, aynı zamanda Karadeniz'in tarafsızlaştırılması da imzalatılıyordu.

Karadeniz'in tarafsızlaştırılmasıyla Rusya'nın emellerine yeni bir set çekilirken, uluslararası hukuka da yeni bir uygulama kazandırılıyordu. Anlaşma ile Rusya Karadeniz'deki silahlarını terk ederken, Osmanlı Devleti Boğazlar ve Marmara Denizi'ndeki silahlarını koruyordu. Avrupa devletleri ise, Akdeniz'de donanma bulunduruyordu. Boğazlar'ın kapalılığının sadece barış halinde geçerli olduğu da göz önüne alındığında, Rusya kendisini Karadeniz'den gelecek saldırılara karşı savunmasız bırakılmış hissediyordu<sup>60</sup>. Anlaşma ile Rusya'nın doğrudan Tuna'ya inmesi de engellenmeye çalışılmış ve Tuna'nın da tüm ulusların ticaret gemilerine açıklığı kabul edilmiştir. Bunu sağlamak için de Uluslararası Tuna Komisyonu adı altında, bir komisyon kurulmuştur<sup>61</sup>.

Rusya, kendisini memnun etmekten çok uzak olan ve sadece bir yenilginin mahsulü olan Paris Anlaşması'nı değiştirmek için sürekli fırsat kollamaya başlamıştır. Nitekim 15 yıl aradan sonra, 1870 Fransız-Alman Savaşı'ndan Fransızlar'ın yenik çıkması üzerine, Avrupa'nın durumundan faydalanarak 1856 Paris Antlaşması'nı kendi lehinde değiştirmeyi başarmıştır. 13 Mart 1871 tarihli Londra Antlaşması ile Karadeniz'in

<sup>58</sup> Cemal Tükin, *aynı eser*, s.248 vd.

<sup>59</sup> Akdes Nimet Kurat, *aynı eser*, s.74.

<sup>60</sup> Feridun Cemal Erkin, *aynı eser*, s.30-32.

<sup>61</sup> Standford J Shaw ve Ezel Kural Shaw, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, İkinci Cilt, İstanbul 1994, s.180.

tarafsızlaştırılmasına son verilirken, 1841 Londra Antlaşması'nın şartlarının geçerliliği yeniden kabul edilmiştir<sup>62</sup>.

### c. 1878 Ayastafanos ve Berlin Antlaşmaları'nda Boğazlar

Rusya, Londra Antlaşması ile edindiği kazanımlarla da yetinmeyerek, Balkanlar'daki isyanlardan faydalanmak amacıyla 1877 yılında Osmanlı'ya yeni bir savaş açmıştır. 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Osmanlı Devleti'nin büyük yenilgiye uğramasından sonra, iki ülke arasında 3 Mart 1878'de Ayastafanos Anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşma ile Boğazlar konusunda, 1841 Londra Anlaşması'nın hükümlerini yeniden teyit edilmiştir<sup>63</sup>. Ancak 29 maddelik anlaşmanın Rusya'ya sağladığı üstünlük, Avrupalı devletlerinde memnuniyetsizliğe sebep olmuştur. Rusya'nın "Doğu" meselesini bu şekilde tek başına halletmeye kalkışmasını önlemek için, özellikle İngiltere ve Avusturya ciddi hazırlıklar yapmaya başlamış, Almanya da Rusya'ya destek vermeyerek bu ülkelerin yanında yer almıştır.

Nitekim, Ayastafanos Anlaşması Avrupalı devletlerin de katılımıyla 13 Temmuz 1878 Berlin Antlaşması ile yeniden gözden geçirilmiştir. 64 maddelik Berlin Antlaşması'nda da, başta İngiltere olmak üzere Avrupalı devletler 1841 Londra Antlaşması'nın esaslarını madde halinde koydurarak, Boğazlar'da uygulanmakta olan statünün devam edeceğini Rusya'ya benimsetmişlerdir<sup>64</sup>. Ancak görünürde Osmanlı lehine görünen Berlin Konferansı, aslında İngiltere ve Avusturya gibi Osmanlı'nın bütünlüğünü savunan iki Avrupa devletinin politikalarını değiştirdikleri bir konferans olmuştur ve Osmanlı Devleti tarihinde bir dönüm noktası teşkil etmiştir. Nitekim, Osmanlı'nın bütünlüğünü savunan politikasını değiştiren İngiltere, 1878'de Kıbrıs'ı, 1882'de de Mısır'ı işgal etmiştir<sup>65</sup>. Berlin'de bir araya gelen altı Avrupa devleti aslında Osmanlı'yı paylaşma masasına yatırmışlardır.

<sup>62</sup> Feridun Cemal Erkin, *aynı eser*, s.31-32.

<sup>63</sup> Akdes Nimet Kurat, *aynı eser*, s.85.

<sup>64</sup> Akdes Nimet Kurat, *aynı eser*, s.90.

<sup>65</sup> Oral Sander, *Siyasi Tarih İlkçağlardan-1918'e*, Ankara 1989, s.220.

#### d. 1918 Yılına Kadar Boğazlar Statüsü

Rusya, Berlin Antlaşması'yla başlayan Osmanlı'yı paylaşma sürecinde, hakkına Boğazlar'ın düşmesi için yoğun bir çalışma içine girmiştir. Bu amaçla 1907'de, Rusya Almanya'nın daha geniş anlamda İttifak Devletleri'nin dünyada yarattığı tehdit ve tehlike karşısında İngiltere ile bir ittifak anlaşması imzalamış ve Boğazlar konusunda en büyük ve daimi rakibiyle müttefik haline gelmiştir. Bunun arkasından, Osmanlı Devleti'nin İkinci Meşrutiyeti ilan ettiği sıralarda (1908) içinde bulunduğu sorunlardan da yararlanarak; 1908 yılında Avusturya-Macaristan İmparatorluğu ile, bu devletin ilhak etmek istediği Bosna-Hersek'e karşılık, Boğazlar'ın Rus savaş gemilerine açılmasını prensip olarak kabul eden bir anlaşma imzalamıştır. Bundan bir yıl sonra da 1909'da İtalya'ya, onun göz diktiği Trablusgarp ve Bingazi'yi almasına karşılık, kendisinin Boğazlar üzerindeki çıkar ve isteklerini tanıtmıştır.

Rusya, bunlarla da yetinmemiş ve daha sonra; Bulgaristan, Yunanistan, Sırbistan ile Karadağ devletleri arasında Balkan Birliği'nin kurulmasını sağlamış ve bunların Osmanlı Devleti'ne saldırmasıyla, 1912 yılında Balkan Savaşı'nın çıkmasında önemli rol oynamıştır. Böylece de, Osmanlı Devleti'ni bir kısaç içine alıp zor duruma düşürerek, Boğazlar statüsünde istediği değişikliği gerçekleştirmek çabalarını sürdürmüştür<sup>66</sup>. Ancak, Rusya bütün bu devletlerarası çabalarına ve son olarak Osmanlı Devleti'nin Balkan Savaşı (1912-1913)'nda uğradığı büyük yenilgiye karşın, o tarihte müttefiki de olmasına rağmen İngiltere'yi daima karşısında bulduğundan, 1841 Londra Boğazlar statüsünü lehinde değiştirmeyi başaramamıştır. İngiltere, Rusya'ya verdiği cevap da, Boğazlar'ın savaş gemilerine açılmasının, Almanya'nın deniz politikasını ve Almanya ve kendi arasındaki ilişkileri etkileyebileceğini belirtmiştir<sup>67</sup>.

Ancak, Türk Boğazları'nın statüsündeki değişikliğin önünü açacak en önemli gelişme, 11 Ağustos 1914 tarihinde Goeben ve Breslau isimli iki Alman savaş gemisinin Türkiye'ye sığınmak üzere Çanakkale Boğazı'ndan geçmesiyle yaşandı. İki savaş

<sup>66</sup> Rifat Uçarol, aynı eser, s.179-180.

<sup>67</sup> Rifat Uçarol, Siyasi Tarih..., s.450.



gemisinin Boğazlar'dan geçişi, 1841 yılında imzalanan Boğazlar'ın kapalılığı ilkesine ters düştüğü için, Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'ndaki tarafsızlığını da tehlikeli duruma sokmuş, Osmanlı Devleti her iki gemiyi satın aldığı ilan ederek, bunlara Yavuz ve Midilli ismini vermiştir. Böylece uluslararası tepkileri hafifletmeyi hedeflemiştir. Ancak, Alman subayların kontrolündeki bu iki geminin de katıldığı Karadeniz'deki manevralarda, Rus donanmasıyla çatışma vuku bulunca durum değişmiştir. Bu iki gemi daha sonra Rusya'nın Sivastopal limanını da bombalamışlardır. Bu olaydan sonra Osmanlı'nın uzlaşma teklifleri de Rusya tarafından reddedilmiş ve Osmanlı bilfiil savaşa girmiştir.

Rusya, bu savaşta Türk Boğazları'nı elinde tutmak istemiştir. Bu konuda hazırladığı planlarda, Almanya ve Avusturya ile batıda savaş halinde bulunulsa bile, Boğazlar bölgesinin kontrolü gerekirse çarpışarak ele geçirilecekti. Barış masasına oturulduğunda Boğazlar Bölgesi'nin Rusya'nın elinde kalması için, bu zamana kadar tamamının işgal edilmiş olunması gerektiğine inanmaktaydılar<sup>68</sup>. Bu sebeple Osmanlı'nın savaşa sokulmasına sevinen Rusya'da, Bizans'ı ihya hülyaları da uyanmış; "İstanbul yalnız bizim, yalnız bizim olmalıdır"<sup>69</sup> diyorlardı.

Bu çerçevede, 1914 yılında, Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasından hemen sonra Rusya, 4 Mart 1915'te, müttefikleri olan İngiltere ile Fransa'dan, İstanbul ve Çanakkale boğazları ile çevresini, ayrıca Bozcaada ve Gökçeada'yı bir nota ile istemiştir. O günlerin koşullarında, İngiltere 12 Mart 1915'te, Rusya'ya bu isteklerini kabul ettiklerini bildirmişlerdir. Bunlara karşılık Rusya'da, bu iki devletin Osmanlı İmparatorluğu'nun diğer bölgeleri ile Asya'daki çıkar ve emellerini kabul etmiştir. Böylece tarihte ilk defa olarak İngiltere ve Fransa, Boğazlar ve çevresini Rusya'ya bırakmışlardır. Bu da, Boğazlar ve daha geniş anlamda Osmanlı Devleti'nin siyasi hayatında çok önemli bir gelişim ve dönüm noktası olmuştur.

<sup>68</sup> Bkz. Feridun Cemal Erkin aynı eser, s.42-47.

<sup>69</sup> Feridun Cemal Erkin, aynı eser, s.48.

Ancak, 1915'te İngiltere ve Fransa'nın Çanakkale Boğazı'na saldırmasıyla başlayan savaşta, Osmanlı Devleti'nin kazandığı büyük zafer ve arkasından 1917'de Bolşevik ihtilalini yaşayan Rusya'nın savaştan çekilmek zorunda kalması, İtilaf Devletleri arasında yapılan, yukarıda belirtilen bölüşmeyi kağıt üzerinde bırakmıştır<sup>70</sup>.

Böylece, yukarıda verilen bazı örneklerden de anlaşılacağı gibi, 1841 Londra Boğazlar Antlaşması ile kurulan ve Türk egemenliğini esas alan Boğazlar'dan geçiş statüsü (Boğazlar'ın yabancı savaş gemilerine kapalılığı, ticaret gemilerine açıklığı); devletler arası çeşitli anlaşma, pazarlık ve çatışmalara rağmen, ancak, daima devletlerarası en önemli konulardan ve sorunlardan biri olarak, 1918 yılına kadar değişmeden gelmiştir<sup>71</sup>.

## **B. BOĞAZLAR'DA KAPALILIKTAN, "AÇIKLIK" UYGULAMASINA GEÇİŞ**

Türk Boğazları Bölgesi'nde, İstanbul'un fethinden itibaren ısrarla uygulanan kapalılık ilkesinden, açıklık ilkesine geçiş ise, Boğazlar Bölgesi'ni denetimini eline geçiren Osmanlı Devleti'nin girdiği Birinci Dünya Savaşı'ndan yenik ayrılmasıyla başlamıştır.

### **1. Türk Boğazları'nda Denetimin Uluslararası Hale Getirilmesi :**

Türk Boğazları'nda "açıklık ilkesi"nin, Osmanlı İmparatorluğu döneminde uygulanışını, Mondros Mütarekesi (30 Ekim 1918) ve Sevr Antlaşması (10 Ağustos 1920)'na göre ayrı ayrı ele almak daha doğru olacaktır. Zira, açıklık ilkelerinin bu dönemlerde uygulanışları arasında farklar bulunmaktadır.

<sup>70</sup> Feridun Cemal Erkin, aynı eser, s.52.

<sup>71</sup> Rifat Uçarol, aynı eser, s.181.

### a. Mondros Mütarekesi (30 Ekim 1918) ve Boğazlar'ın Açılması

Osmanlı İmparatorluğu Birinci Dünya Savaşı'nda, aynı safta yer aldığı İtilaf Devletleri ile birlikte yenik sayılınca, 30 Ekim 1918'de Mondros mütarekesini imzalamak zorunda kalmıştır. Bir İngiliz zırhlısında, Bahriye Nazırı Rauf Orbay tarafından imzalanan bu mütarekenin birinci maddesine göre, "Çanakkale ve İstanbul boğazlarının açılması ve Karadeniz'e geçiş sağlanması. Çanakkale ve İstanbul Boğazları kalelerinin müttefiklerce işgal edilmesi"<sup>72</sup> hükmüne bağlanmıştır.

Bu durum, Wilson Prensipleri arasında yer alan Boğazlar rejimine uluslararası bir statü kazandırma ilkesine de uygunluk arz ediyordu. Wilson Prensipleri'nin 12. maddesi; "Çanakkale Boğazı devamlı surette açık tutulacak ve uluslararası garantiler altında bütün devletlerin gemileri ve ticaretleri için serbest bir geçit teşkil edecektir"<sup>73</sup> şeklindeydi.

Osmanlı İmparatorluğu'nun bu maddeyi kabul etmesiyle, yetmiş yedi yıl süreyle Osmanlı dış siyasetinde ve dünya siyasetinde çok önemli roller oynayan, üzerinde çeşitli mücadeleler yapılan 1841 Londra Boğazlar Antlaşması'na, dolayısıyla "Boğazlar'ın kapalılığı ilkesine" son verilmiş; aynı zamanda, Boğazlar yabancı savaş gemilerine açılmış ve yabancı devletler tarafından işgal edilmiştir.

### b. Sevr Antlaşması (10 Ağustos 1920) ve Boğazlar'da Uluslararası Yönetim

20 Ekim 1920'de İstanbul'u askeri işgal altına alan İtilaf Devletleri, Mondros Mütarekesi ile Boğazlar'da meydana getirdikleri fiili durumu, sürekli ve hukuki şekle sokabilmek üzere, 24 Nisan 1920'de San Rome'da bir taslak hazırladılar. Nitekim bunu, 10 Ağustos 1920 tarihli Sevr Antlaşması ile Osmanlı'ya kabul ettirdiler.

<sup>72</sup> Seha L. Meray, Osman Olcay, *Osmanlı İmparatorluğunun Çöküş Belgeleri*, Ankara 1977, s.1.

<sup>73</sup> Feridun Cemal Erkin, *aynı eser*, s.53.

Sevr Antlaşması'nın Boğazlar ile ilgili 37. maddesinde, "Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazı'nı kapsayan Boğazlar'larda gemilerin gidiş-gelişi (ulaşımı), gelecekte, gerek barış zamanında gerek savaş zamanında, bayrak ayrımı yapmaksızın, bütün ticaret ve savaş gemileriyle askerlik ve ticaret uçaklarına açık olacaktır"<sup>74</sup> denilmekteydi. 1920 Sevr Antlaşması ile, Boğazlar'ı yönetmek üzere yabancı devletlerin temsilcilerinden oluşan bir "Boğazlar Komisyonu"nun kurulması da kararlaştırılmıştır. Boğazlar'da seyrüseferi düzenleyecek olan Boğazlar Komisyonu, dört büyük devlet İngiltere, Fransa, İtalya ve Japonya'dan oluşurken, Milletler Cemiyeti'ne üye oldukları takdirde Sovyetler, Türkiye, Yunanistan ve Bulgaristan'ın da komisyona alınmaları kararlaştırılmıştır<sup>75</sup>. Ancak, komisyon başkanlığı dört büyük üye arasında sırasıyla değişecekti ve bu üyelerin iki oy hakları bulunacaktı. Boğazlar silahtan arındırılırken, İngiltere, Fransa ve İtalya devletleri burada silah ve asker bulundurabileceklerdi<sup>76</sup>.

Böylece Boğazlar'da, 468 yıldan beri süren Türk egemenliği tamamen kaldırılarak, yabancı devletlerin egemenliğine ve yabancı ticaret ve savaş gemilerinin geçiş serbestliğine dayanan "açıklık ilkesi"nin uygulandığı yeni bir dönem başlamıştır.

<sup>74</sup> Feridun Cemal Erkin, aynı eser, s.52-53.

<sup>75</sup> Seha L. Meray, Osman Olcay, aynı eser, s.13.

<sup>76</sup> Cemal Tukin, aynı eser, s.378.

## İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE CUMHURİYETİ DÖNEMİNDE  
BOĞAZLAR'DAN GELİŞ-GİDİŞ STATÜSÜ (1923-1994)

## A. 1923 LOZAN BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ VE BOĞAZLAR STATÜSÜ

## 1. Kurtuluş Savaşı Sırasında Boğazlar (1918-1923)

Bilindiği gibi İtilaf Devletleri tarafından Boğazlar'ın açılıp kontrol altına alınması ve Osmanlı İmparatorluğu'nun parçalanarak Anadolu'nun da işgal edilmesi üzerine; Mustafa Kemal Atatürk, Kurtuluş Savaşı'nı başlatmış ve kısa bir süre içerisinde, 23 Nisan 1920'de Türkiye Büyük Millet Meclisi'ni açarak yeni Türk Devleti'ni kurmuştur. Misak-ı Milli sınırları içerisinde tam bağımsızlığı temel ilke alan Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti, İtilaf Devletleri'nin Osmanlı Hükümeti'ne kabul ettirdiği Sevr Antlaşması'nı ve onun getirdiği her türlü sonucu reddetmiş ve yok saymıştır<sup>1</sup>.

Ankara Hükümeti ile Sovyet Rusya arasında, Sakarya Zaferi'nden sonra, 16 Mart 1921'de imzalanan "Türkiye-Rusya Dostluk ve Kardeşlik Antlaşması"nın 5. maddesinde, Boğazlar ile ilgili kararın daha sonra toplanacak uluslararası bir konferansta alınması, ancak; alınacak kararların Türkiye'nin egemenliğine zarar vermeden, bütün ticaret gemilerine açık olması kararlaştırılmıştır. Aynı hüküm, 13 Ekim 1921'de Azerbaycan, Ermenistan ve Gürcistan sınırlarının belirlendiği dostluğu esas alan Kars Antlaşması'nın 9. maddesinde de tekrar edilmiştir<sup>2</sup>.

Ankara Hükümeti yürüttüğü savaş ve diplomatik girişimlerle Ruslar, Fransızlar, İtalyanlar ve ardından da Yunanlılar'ı saf dışı bırakmayı başarmasının ardından, Türk

<sup>1</sup> Rifat Uçarol, "Değişmekte Olan Dünyada Türk Boğazlarının Önemi ve Geleceği", Yeni Dünya Düzeni ve Türkiye, İstanbul 1992, s.182.

<sup>2</sup> Kamuran Gürün, Türk-Sovyet İlişkileri 1920-1953, Ankara 1991, s.69-70.

Ordusu 24 Eylül 1922'de Çanakkale Boğazı Bölgesi'ne girdiler, ancak Boğazı'nı tam kontrolünü ele geçirmeden beklediler. Türk Ordusu'nun ilerlemesi üzerine, Anadolu'daki son işgalci güç İngilizler ile Türk kuvvetleri gerek Trakya gerekse Marmara Bölgesi'nde, karşı karşıya gelmiş, ancak bu durum savaşa dönüştürülmeden diplomatik girişimlere öncelik verilmiştir. Nitekim, işgal güçleriyle 11 Ekim 1922'de Mudanya Ateşkes Antlaşması imzalanmıştır. Mudanya Ateşkes Antlaşması'nda, İngilizler'in tüm Anadolu'dan çekilmeleri, ancak nihai anlaşma imzalanana kadar Boğazlar'ın kontrolünü sürdürmeleri karara bağlanmıştır. Antlaşmanın ardından da 19 Ekim'de Türk Birlikleri İstanbul'u İngilizler'den savaşmadan teslim alarak şehre girmişlerdir<sup>3</sup>.

Böylece, 1 Kasım 1922'de son Osmanlı Padişahı Sultan Vahdettin'in tahtan indirilmiş ve Osmanlı Hükümeti'nin 16 Mart 1920'den itibaren imzaladığı tüm antlaşma ve sözleşmelerin yürürlükten kaldırılması kararlaştırılmıştır. Bu gelişmeler Sevr Antlaşması'na son darbeyi indirirken, Şark'ta genel barışı kuracak yeni müzakerelere de yol açmıştır. Nitekim 28 Ekim 1922'de, TBMM Hükümeti İsviçre'nin Lozan şehrinde yapılması planlanan barış konferansına, Müttefik Devletler tarafından bizzat çağrılmıştır<sup>4</sup>.

## 2. 1923 Lozan Boğazlar Sözleşmesi ve Boğazlar Statüsü

Nitekim, 1922 Mudanya Ateşkes Antlaşması ile çözümü nihai anlaşmaya bırakılan konular, 20 Kasım 1922'de toplanan Lozan Barış Konferansı'nda görüşülmeye başlanmış ve Boğazlar konusu da üzerinde en çok tartışılan, çekişilen konulardan biri olmuştur. TBMM Hükümeti'nin İsmet Paşa (İnönü) başkanlığında bir heyet tarafından temsil edildiği konferansta Boğazlar konusunda üç temel görüş çatışmıştır; İngilizlerin yönlendirdiği müttefikler, geçiş serbestisi, askerlikten tecrit ve uluslararası kontrol önermiştir. Buna karşılık Ruslar, kesin Türk egemenliği, harp gemilerine ve askeri uçaklara kapalılık formülünde ısrar etmiştir. Türk heyeti ise, askerlikten tecrit ve

<sup>3</sup> Stanford J. Shaw, Ezel Kural Shaw, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, İstanbul 1983, s.432-433.

<sup>4</sup> Feridun Cemal, *Türk-Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi*, Ankara 1968, s.54-55.

kontrolden vazgeçmeyi kabul etmekle beraber, İstanbul ve Marmara'nın güvenliğini şart koşmuştur<sup>5</sup>.

Sonuçta, 24 Temmuz 1923'te imzalanan Lozan Barış Antlaşması'na ek olarak yapılan sözleşme ile, Boğazlar statüsü yeniden düzenlenmiştir. Lozan'da Boğazlar ile ilgili yapılan sözleşmeye, Türkiye Cumhuriyeti, İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Bulgaristan, Yunanistan, Romanya, Rusya ve Yugoslavya imza koymuştur. Bu devletler arasında varılan antlaşmaya göre düzenlenen yeni Boğazlar statüsünde:

Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi ile, İstanbul Boğazı'ndan denizden ve havadan ticari ve askeri gemiler için serbest olarak geçiş esas kabul edilmiş; bu geçiş güvenliğinin sağlanması amacıyla, Boğazlar'ın her iki kıyısı 20 kilometre uzaklıktan geçen çizgiye kadar ve Marmara Denizi'ndeki adalar askersiz hale getirilmiş, bu bölgelerde tahkimat yapmak ve asker bulundurmamak yasaklanmıştır. Buna karşılık, bu bölgenin güvenliği Milletler Cemiyeti'nin garantisi altına konulmuştur. Ayrıca, bu statünün yürütülmesinin kontrolü için, bir Türk temsilci başkanlığında, sözleşmede imzası bulunan devletlerin temsilcilerinden oluşan bir "Boğazlar Komisyonu" kurulmuştur<sup>6</sup>.

Sovyetler Birliği, Boğazlar rejiminin Karadeniz ülkeleri tarafından belirlenmesini savunduğundan, konferans esnasında imzaladığı Lozan Sözleşmesi'ni daha sonra onaylamamıştır. Bunun sonucu olarak da, Boğazlar Komisyonu'nda temsilci de bulunduramamıştır. Bu durum, zamanla Sovyetler Birliği'nin antlaşmanın değiştirilmesini isteyeceğinin de göstergesiydi<sup>7</sup>.

Rusya gibi, aslında Türkiye'de bu anlaşmanın şartlarından memnun değildi ve değiştirilmesi için uygun şartların oluşmasını beklemeye başlamıştır<sup>8</sup>. Zira, Lozan'da sağlanan statüde, Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki hak ve yetkilerini geniş ölçüde sınırlamıştır. Türkiye, Boğazlar'ın kapalılığında ısrarın yeniden savaşın başlamasına sebep

<sup>5</sup> Feridun Cemal, aynı eser, s.55-56.

<sup>6</sup> Bkz. Seha L. Meray, **Lozan Barış Konferansı Tutanaklar Belgeler**, 1. Takım, I.Cilt, Kitap II, İstanbul 1993, s.140-148.

<sup>7</sup> Yüksel İnan, **Türk Boğazları'nın Siyasal ve Hukuksal Rejimi**, Ankara 1995, s.30.

<sup>8</sup> Rifat Uçarol, aynı eser, s.183.

olacağı endişesiyle, Rusya'nın eleştirilerine rağmen, İngilizler'in tezlerini o günlerin koşulları içerisinde istemeyerek kabul etmiştir<sup>9</sup>. Bu sebeple, kısa bir süre sonra da, bu sözleşmenin değiştirilmesi için çalışmaya başlamıştır.

## **B. BOĞAZLAR'DA YENİDEN TÜRK EGEMENLİĞİNİN SAĞLANMASI**

### **1. 1936 Montreux Boğazlar Sözleşmesi ve Boğazlar'da Türk Egemenliğinin Tesisi**

Türkiye'nin, Türk Boğazları'ndaki egemenlik haklarını kısıtlayan Lozan Sözleşmesi'ni değiştirmeye yönelik girişimleri için uygun konjonktör 1930'lu yılların ilk yarısında oluşmaya başlamıştır. Dünyada meydana gelen önemli değişim ve gelişmeler sonucunda, daha önce umulanın aksine, silahsızlanma çalışmaları olumlu bir sonuç vermemiş, Boğazlar'ın garantörü olan Milletler Cemiyeti (MC)'nin kolektif güvenlik sistemi saldırganlara karşı başarılı şekilde uygulanamamış, bunun sonucunda da Milletler Cemiyeti gittikçe etkisini kaybetmeye ve işlemez hale gelmeye başlamıştır. Türkiye de bunun üzerine, günün şartları içinde istemeyerek imzaladığı 1923 Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin değiştirilmesi için çalışmalara başlamıştır.

#### **a. Türkiye'nin Yeni Bir Konferans İçin Çalışmaları**

Türkiye, Milletler Cemiyeti'nin değişen uluslararası dengeler ve uluslararası gelişmeler karşısında gösterdiği başarısızlıktan aldığı dersle, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde öngörülen Boğazlar garantisi ile ilgili haklarının Milletler Cemiyeti tarafından korunamayacağını ve güvenliğinin sağlanamayacağını anlamıştır. Bunun üzerine de 1933 yılından itibaren mevcut Boğazlar statüsünün değiştirilmesi ve onun zamana daha uygun bir hale getirilmesini istemeye başlamıştır<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> Kamuran Gürün, aynı eser, s.97-98.

<sup>10</sup> İsmail Soysal, Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları, 1.Cilt, Ankara 1983, s.193.



Silahların azaltılması ve silahsızlanmanın sağlanması amacıyla, çeşitli devletlerin ve Milletler Cemiyeti'nin girişimleri sonucu, 1922 Washington Anlaşması, 1927 Cenevre Konferansı, 1930 Londra Antlaşması ve 1932-34 Cenevre Genel Silahsızlanma Konferansları yapılmış, ancak bir netice alınamamıştır. Milletler Cemiyeti, 1933 yılında Japonya'nın Mançurya'ya saldırması üzerine, öngördüğü yaptırımlardan hiçbirini yapamamıştır. Hatta Japonya, bu olaydan sonra Milletler Cemiyeti'nden ayrılmıştır<sup>11</sup>.

Türkiye bu vesile ile, 23 Mayıs 1933 yılında Londra'da yapılan Silahsızlanma Konferansı'nda Boğazlar statüsünün değiştirilmesini ilk defa talep etmiş, ancak yeri olmadığı gerekçesiyle kabul görmemiştir. Mançurya örneği, Avrupa'da statükoyu değiştirmeyi isteyen devletlerin eline fırsat vermiş ve onları da harekete geçirmiştir. Almanya 1934 yılında silahlanmaya başlamış ve 1935 yılında Versay Antlaşması'na aykırı olarak zorunlu askerlik sistemini uygulamaya koymuştur. Türkiye, 17 Nisan 1935 tarihinde Almanya'nın durumunu görüşmek üzere olağanüstü toplanan Milletler Cemiyeti Konseyi'nin toplantısında, Boğazlar'la ilgili talebini tekrarlamıştır. Türkiye'nin bu isteğine, Sovyet Rusya'dan olumlu cevap gelmiştir. Ancak, İngiltere, Fransa ve İtalya'nın baskıları sebebiyle bu istek de reddedilmiştir.

Fakat, Milletler Cemiyeti üyesi İtalya'nın bir diğer üye Habeşistan'ı 1936 yılında saldırması ve Lozan'da kendisine bırakılan 12 Ada'yı silahlandırmaya başlaması, Milletler Cemiyeti'nin kağıt üzerinde kaldığını bir kere daha ortaya koymuştur. İtalya'nın da Japonya gibi Milletler Cemiyeti'nden ayrılması, Almanya'nın silahlanmasının ürkütücü boyutlara ulaşması, Avrupa devletlerinin artık Rus tehdidine karşı Akdeniz donanmalarının gücüne inanmaları ve Rusya'nın Boğazlar'ı sahil dar olmayan ülkelerin savaş gemilerine kapatma isteği, Türkiye'ye Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ni barışçı yollardan değiştirmek için önemli bir fırsat vermiştir.

Nihayet Türkiye, bu talebine istinaden sözleşmeye taraf ülkelere 11 Nisan 1936 tarihinde bir nota yollayarak, halen uygulanmakta olan Boğazlar rejiminin günün

<sup>11</sup> Yüksel İnan, aynı eser, s.41.

koşullarına uymadığını belirtmiş, "Türkiye için başka her devlet gibi güvenliğini sağlama zorunluluğu" hatırlatılarak, bir kez daha değiştirilmesi talep edilmiştir. Türkiye'nin büyük oranda "rebus sic stantibus" (şartlar değişince, kurallar değişir), uluslararası ilkeye dayandırdığı bu isteklerine, mevcut siyasi durumu uygun görmeyen İtalya dışındaki tüm imzacı devletlerden cevap gelmiş ve 22 Haziran 1936'da İsviçre'nin Montreux (Montrö) kentinde, 1923 tarihli Boğazlar Sözleşmesi'nde imzası bulunan (İtalya dışındaki) devletlerin temsilcilerinden oluşan bir konferansın toplanması sağlanmıştır<sup>12</sup>. İtalya, Türkiye'nin aleyhindeki Milletler Cemiyeti kararlarına katılması sebebiyle misilleme olarak Montreux Konferansı'na karşı çıkmıştır<sup>13</sup>. Konferansın toplanmasında önemli bir etken olan Almanya da konferansı ve kararları tasvip etmeyen ülkeler arasında yer almıştır. Almanya'nın rahatsızlığı daha çok imzacı ülkeler arasında yer alamamasından kaynaklanmıştır<sup>14</sup>.

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin mimarı sayılan İngiltere, Akdeniz'de Türkiye gibi güçlü bir müttefike ihtiyaç duyduğundan, politikasını değiştirerek Boğazlar'da değişiklik isteğini kabul etmiştir. Statükoya en fazla bağlı ülke olmasına rağmen, Fransa'nın konferansa katılmayı kabul etmesinde ise, o dönemdeki Rus-Fransız yakınlaşmasının etkisi olmuştur. Lozan Antlaşması hükümlerinden memnun olmadığı için bu sözleşmeyi onaylamayan Sovyetler Birliği, Türkiye'nin görüşlerini desteklediği takdirde kendi lehine bir takım değişiklikler de olabileceği beklentisi taşımaktaydı. Romanya, Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra yapılan antlaşmaların değiştirilmesine karşı bir politika izlemekle birlikte, Lozan Antlaşması'nda değişikliği kabul etmiştir<sup>15</sup>. Bulgaristan ise, Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki mutlak hakimiyetine karşı olmasına rağmen, yapılacak bir değişikliğin Neuilly Antlaşması'm etkileyebileceği gerekçesiyle kabul etmiştir. Japonya'ya gelince, bu devlet Uzakdoğu'da genişlemek niyetindeydi ve Avrupa'daki gelişmeler ile pek ilgilenmiyordu. Yani Lozan'da yapılacak değişikliklere karşı çıkmamaktaydı<sup>16</sup>.

<sup>12</sup> Rifat Öztürk, "Tarihi Gelişim İçinde Türk Boğazları ve Yeni Oluşumların Işığında Geleceği", İstanbul 1993, s.13-15.

<sup>13</sup> Yüksel İnan, aynı eser, s.46.

<sup>14</sup> Cemil Koçak, Türk-Alman İlişkileri, Ankara 1995, s.119.

<sup>15</sup> Yüksel İnan, aynı eser, s.46.

<sup>16</sup> Oral Sander, Siyasi Tarih 1918-1990, Ankara 1991, s.75.

## b. 1936 Montreux Boğazlar Sözleşmesi ve Boğazlar Statüsü

1936 Montreux Konferansı'na Türkiye, Avustralya, İngiltere, Bulgaristan, Fransa, Yunanistan, Japonya, Romanya, Sovyetler Birliği ve Yugoslavya katılmıştır. Konferansın çalışmaları, devletlerin çıkarları hesabına göre karşılıklı oluşan tezlerin çatışmalarıyla sürmüştür.

Türkiye, Boğazlar Komisyonu'nun kaldırılmasını, Boğazlar'ın silahlanmasını, Boğazlar'dan geçişin savaş hali durumunda ayrı düzenlenmesini ve gerek sivil gerekse askeri uçakların Boğazlar üzerinden uçuşunun yasaklanmasını istiyordu. İngiltere, Boğazlar Komisyonu'nun devam etmesinden yanaydı. Aynı zamanda, Boğazlar'da geçişte serbestlik ilkesini savunmakla birlikte, Karadeniz'e kıyısı bulunan ülkelere de askeri gemiler için tonaj sınırlaması getirilmesini istiyordu<sup>17</sup>. Sovyetler Birliği ise, Türkiye'nin hakimiyetini tanımakla birlikte, Karadeniz'e sahil dar olmayan ülkelerin savaş gemilerine tamamen kapanmasını, kıyıdar olan ülkelere de tam geçiş serbestliğinin verilmesini savunuyordu<sup>18</sup>.

Sonuçta, Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki egemenliğini yeniden kurmayı hedef alan, Karadeniz'e kıyısı bulunmayan devletlerin gemilerinin bu denize girmesini önemli ölçüde sınırlayan Türk tezi, İngiltere ve Sovyetler Birliği'nin desteği ile büyük oranda kabul edilmiştir. Bunun üzerine, Boğazlar statüsüne yeni bir şekil veren Montreux Boğazlar Sözleşmesi 20 Temmuz 1936'da imzalanmıştır<sup>19</sup>. İtalya, 2 Mayıs 1939'da anlaşmanın 27. maddesinin hükmüne dayanarak katılırken, Japonya 8 Eylül 1951'de müttefiklerle imzaladığı barış anlaşması ile Montreux'daki yükümlülük ve menfaatlerinden vazgeçmiştir<sup>20</sup>.

Tamamı 29 madde, 4 ek ve bir protokolden meydana gelen bu sözleşme ile, ilke olarak "Boğazlar'dan denizden geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) serbestliği" kabul edilmiştir

<sup>17</sup> Yüksel İnan, *aynı eser*, s.51-52.

<sup>18</sup> Kamuran Gürün, *aynı eser*, s.150.

<sup>19</sup> Rifat Uçarol, *aynı eser*, s.183-184.

<sup>20</sup> Yüksel İnan, *aynı eser*, s.47-48.

(Md.1). Ancak, ticaret ve savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçmesi; barış hali, Türkiye'nin girmedığı savaş hali, Türkiye'nin girdiği savaş hali ve savaş tehlikesi hali olmak üzere dört ayrı statüye göre olacaktı<sup>21</sup>. Bu çerçevede, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin getirdiği başlıca esaslar özetle şöyleydi:

- 1) Ticaret gemileri, barış zamanında ve Türkiye'nin katılmadığı savaş halinde gündüz ve gece bayrak ve yükü ne olursa olsun (sağlık denetimi dışında) hiçbir işleme bağlı olmadan Boğazlar'dan geçiş serbestliğinden yararlanacaktı (Md. 2,4).
- 2) Türkiye savaşansa, Türkiye ile savaşta olan bir ülkeye bağlı olmayan ticaret gemileri, onun düşmanlarına yardım etmemek koşuluyla, Türk makamlarınca gösterilecek yoldan gündüz serbestçe geçebilecekti (Md. 5).
- 3) Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayması durumunda, ticaret gemileri serbestlik ilkesinden yararlanacak, ancak bunlar Türk makamlarınca gösterilecek yoldan gündüz Boğazlar'dan geçebilecek, kılavuzluk ise zorunlu, ama ücretsiz olacaktı (Md. 6).
- 4) Barış zamanında, hafif su üstü gemileri ve yardımcı gemiler, bayrakları ne olursa olsun, Türk Hükümeti'ne 8 ve 15 gün öncesinden bir ön bildirim yapmak ve bunda gemilerin gideceği yer, adı, tipi, sayısı ile gidiş-dönüş tarihleri belirtilmek kaydıyla, Boğazlar'dan serbestçe geçebileceklerdi (Md. 10, 13).
- 5) Karadeniz'de kıyası olan devletler, 15 bin tonilatodan yüksek tonajdaki savaş gemileri ile denizaltılarını, Türkiye'ye önceden haber vermek ve diğer bazı koşullarla, tek olarak geçirebileceklerdi (Md. 11, 14).

<sup>21</sup> Bkz. Seha L. Meray, Osmanlı Ölcay, Montreux Boğazlar Konferansı Tutanakları Belgeler, Ankara 1976, s.511 vd.

- 6) Karadeniz'de kıyısı olmayan devletlerin, uçak gemileri ile denizaltıları dışında, savaş gemileri Boğazlar'dan geçebilecekti. Ancak bunların geçiş sırasında toplam tonajı 15 bin tonu aşmayacaktı. Karadeniz'de bulundurabilecekleri savaş gemilerinin tonilato toplamı da 30 bin tonu geçemeyecekti ve bu gemiler 21 günden fazla Karadeniz'de kalamayacaktı (Md. 18).
- 7) Boğazlar'da transit olarak bulunan savaş gemileri üzerindeki uçaklar, hiçbir durumda kullanılmayacaktı (Md. 15). Sivil uçaklar ise, Türk Hükümeti'nin göstereceği hava yollarından geçiş yapabilecekti (Md. 23).
- 8) Savaş zamanında, Türkiye savaşan değilse, savaş gemileri Boğazlar'dan geçebilecekti. Ancak Türkiye savaş halinde ise veya kendisini yakın bir savaş tehlikesi içerisinde sayarsa, savaş gemilerinin geçişi konusunda Türk Hükümeti dilediği gibi davranabilecekti (Md. 19, 20, 21)
- 9) Sözleşmenin süresi 20 yıl olacaktı. Ancak, bu sürenin bitiminden iki yıl önce taraflardan hiçbirisi sözleşmeyi sona erdirme ön-bildirisi vermemişse, Sözleşme, bir sona erdirme ön-bildirisinin gönderilmesinden başlayarak, iki yıl geçinceye kadar yürürlükte kalacaktır. Ayrıca, sözleşmenin yürürlüğe girmesinden başlayarak her beş yıllık dönemin sona ermesinde taraflardan her biri, sözleşmenin bir ya da birkaç hükmünün değiştirilmesini önerebilecekti (Md. 28, 29) \*

Boğazlar ile ilgili olarak Türkiye'nin yıllardır, bir savaş yenilgisi veya zaferi sonrası değil barış zamanında imzalamadığı tek anlaşma olan 1936 Montreux Sözleşmesi<sup>22</sup> ile, Türkiye Lozan Antlaşması ile güvenliğini ve egemenliğini sınırlayan Boğazlar statüsünü, dönemin değişen güçler dengesinden çok iyi yararlanarak lehine değiştirmiştir. Boğazlar Komisyonu'nun kaldırılarak, yetkilerini üzerine alması,

\* 1936 Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin tam metni için bkz. Seha L. Meray, Osman Olcay, **Montreux Boğazlar Konferansı Tutanaklar Belgeler**, Ankara 1976, s.511-526.

<sup>22</sup> İsmail Soysal, "**Türk Boğazları ve 1936 Montreux Sözleşmesi**", Boğazlar'dan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi, İstanbul 1994, s.5.

Boğazlar'da askerleşmeyi gerçekleştirmesi kurulan statünün yürürlüğünü ve kontrolünü üstlenmesiyle egemenlik haklarına yeniden kavuşmuştur.

1936 Montreux Boğazlar statüsü ile oluşturulan, Boğazlar'da Türk egemenliği esası üzerinde devletlerarası bir statünün kurulması, bunun yürürlük ve kontrolünün Türkiye'ye ait olduğu prensibi, ilk olarak 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi ile gerçekleştirilmişti. Londra Boğazlar Sözleşmesi'nde, Montreux'dan farklı olarak, Boğazlar barış zamanında bütün savaş gemilerine kapatılıyor, sadece ticaret gemilerine açılıyordu<sup>23</sup>. Ayrıca, yabancı ticaret ve savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişleri, Türkiye'nin siyasi durumu ve iradesine bağlanmış, buna göre geçişlerin; barış hali, Türkiye'nin girmediği savaş hali, Türkiye'nin girdiği savaş hali ve Türkiye'nin kendisini yakın savaş tehlikesinde görmesi hali olmak üzere, dört ayrı statüde yapılması kararlaştırılmıştır.

Diğer yandan Montreux Sözleşmesi ile, Boğazlar'da yine milletlerarası bir statü kurulmuştur. Bunda, 1930'lu yılların dünyasındaki devletlerarası dengede meydana gelen önemli ve büyük gelişmelerle, Boğazlar statüsünün tarihi gelişimi rol oynamıştır. Başka bir deyim ve genel hatlarıyla, Montreux Sözleşmesi, Boğazlar üzerinde Türk egemenliği ile, İngiltere'nin Rusya'ya karşı Boğazlar'ın kapalılığı ilkesi ve buna karşılık Rusya'nın değişmez düşünce kabul ettiği "sıcak denizlere inme" politikasını belli oranda karşılıklı tavizlerle dengeleyen bir statünün kurulmasını sağlamıştır.

Daha genel olarak da, bu denge çerçevesinde, kıyıdar olmayan devletlere geniş şekilde Boğazlar'dan Akdeniz'e geçiş hakkı tanınmıştır. Önemli olan husus da bunun, Türkiye'nin egemenliğine, toprak bütünlüğüne ve güvenliğine zarar vermeden gerçekleştirilmesi olmuştur<sup>24</sup>. Ancak, Mondros Sözleşmesi ile sağlanan bu statü, Boğazlar'ın statüsünün Karadeniz'e kıyıdaş ülkeler tarafından belirlenmesini isteyen Rusya tarafından, kısa bir süre değiştirilmesi yönünde baskılar ile karşılaşmıştır.

<sup>23</sup> Rifat Uçarol, aynı eser, s.187.

<sup>24</sup> Rifat Uçarol, *Siyasi Tarih 1789-1994*, İstanbul 1995, s.586.

## 2. İkinci Dünya Savaşı Sırasında Boğazlar (1939-1945)

1936 yılında, yani dünyanın yeniden büyük sorunlarla, gerilimli ve bunalımlı bir döneme girdiği sıralarda, Türk Boğazları'nda çok hassas dengelere dayanan yeni bir statünün kurulması; Türkiye'ye olduğu kadar, bölge ve dünya devletlerarası siyasette bir uyuşma ve barış içinde sorunların çözümlenebileceği örneğini vermiştir. Ne var ki, aynı tarihlerde Avrupa, Ortadoğu ve Uzakdoğu'da meydana gelen sorun ve gelişmelerin sonunda, 1 Eylül 1939'da İkinci Dünya Savaşı patlamıştır.

### a. Sovyetler Birliği Savaşa Katılana Kadar ki Dönemde Boğazlar

Savaşla birlikte, dünya güçler dengesinde ve siyasi haritasında büyük değişim ve haritalar ortaya çıkarken, bu durumdan yararlanmak isteyen Sovyetler Birliği'nin Türkiye'den istekleri ve girişimleriyle, Boğazlar statüsü bir defa daha sorun yapılmak istenmiş, bu da yeni gelişmelere yol açmıştır. İkinci Dünya Savaşı başladığı sırada Türkiye, savaşın dışında ve tarafsız kalmayı, Mihver ve Müttefik devletler ile yani karşılıklı iki blokla da var olan iyi ilişkilerini bozmamayı esas almıştı.

Ancak, Sovyetler Birliği 23 Ağustos 1939'da Almanya ile bir Dostluk Antlaşması imzalayıp batısını güvenlik altına aldıktan sonra, Çarlık Rusya'sının daha önceleri yaptığı gibi, Boğazlar statüsünü lehine değiştirme ve oluşturma politikasını ortaya çıkarmıştır. Bu amaçla ilk iş olarak, Türkiye ile bir anlaşma yapmak gerekçesiyle Türk Dışişleri Bakanını Moskova'ya davet etmiştir. Bu davet üzerine, 25 Eylül 1939'da Moskova'ya giden Türk Dışişleri Bakanı aracılığıyla, Türkiye'den şu isteklerde bulunmuştur: Boğazlar'ın ortak savunulmasına dair bir antlaşmanın yapılması; Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nde, Karadeniz'e kıyısı bulunmayan devletlerin savaş gemilerine, Boğazlar'ın her zaman ve kesin olarak kapatılmasını esas alan bir değişikliğin yapılması.

Sovyetler Birliği bu teklifleriyle, bir bakıma yerine aldığı Çarlık Rusya'sının 1833 yılında Hünkar İskelesi ile elde ettiği üstünlüğü ve avantajlı durumu yeniden sağlamak üzere, resmen harekete geçmiştir. Onun Boğazlar statüsünü kendi lehine değiştirilmesini bu şekilde istemesi, daha üç yıl önce imzalanan Montreux Sözleşmesi'nin ortadan kaldırılması, aynı zamanda dünyanın bu bunalımlı döneminde Türkiye'nin de dolaylı olarak etki altına alınması anlamına geliyordu ki, bu Türkiye'nin bağımsızlığını ve güvenliğini tehlikeye sokacak bir gelişmeydi. Bu nedenlerle Türkiye, Sovyetler Birliği'nin yukarıda belirtilen önerilerini derhal reddetmiştir.

Sovyetler Birliği'nin sebep olduğu bu bunalım, 17 Aralık 1925 tarihli Tarafsızlık ve Saldırmazlık Anlaşması ile iki ülke arasında bulunan iyi komşuluk ilişkilerini de sona erdirmiş, Türkiye'yi İngiltere ve Fransa'ya yaklaştırmıştır. Bunun da bir sonucu olarak Türkiye, İngiltere ve Fransa ile 19 Ekim 1939'da "Üç taraflı Yardım Antlaşması'nı imzalamıştır. Böylece, Türkiye'nin bugüne kadar izlediği dış siyasetinde önemli bir değişim meydana gelmiştir<sup>25</sup>.

Bu arada, Rusya Başbakanı Molotov'un 1940 yılının Kasım ayında Berlin'e yaptığı ziyarette, Almanya ve Rusya arasında Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin Türkiye, Rusya, Almanya ve İtalya arasında yapılacak yeni bir sözleşme ile değiştirilmesi için ortak karar alınmıştır. Bu karara göre, Sovyetler Birliği ve diğer Karadeniz Devletleri, Boğazlar'dan savaş gemilerini geçirme hakkına sahip olacak, diğer devletler ise, geçiremeyeceklerdi. Bu karardan kısa bir süre sonra Sovyetler Birliği, Boğazlar'da deniz ve kara üsleri istediğini Almanya'ya resmen bildirmiştir. Sovyetler Birliği'nin bu yeni talepleri, Hitler'i Rusya ile artık anlaşma olanağı kalmadığına inandıran önemli nedenlerden biri olarak değerlendirilmiştir.

<sup>25</sup> Rifat Uçarol, *Değişmekte Olan...*, s.188-189.



## b. Sovyetler Birliği Savaşa Katıldıktan Sonra ki Dönemde Boğazlar

Sovyetler Birliği, Alman-Rus ilişkilerinin iyice bozulmağa başladığı sırada, Türkiye ile bozuk olan ilişkilerini düzeltmeğe çalışmış ve 1941 ilkbaharında Türkiye'ye bir nota vererek, Boğazlar üzerinde hiçbir talebi bulunmadığına dair Türkiye'ye güvence vermiştir. Bunun zerine Ankara ve Moskova arasında 25 Mart 1941'de yeni bir "Türk-Sovyet Saldırmazlık Deklerasyonu" yayınlanmıştır. Bu deklarasyon ile 17 Aralık 1925'te Paris'te imzalanan "Türk-Sovyet Dostluk ve Saldırmazlık Anlaşması" yeniden teyit edilmiştir. Almanya'nın 22 Haziran 1941'de Rusya'ya saldırması zerine, Türkiye'nin tarafsız kalmasını isteyen Sovyetler Birliği, 10 Ağustos 1941'de Türkiye'ye bir nota daha göndererek, Türk toprakları ve Boğazlar'ı üzerinde hiçbir talepleri olmadığını bir kez daha dile getirmiştir<sup>26</sup>. Fakat Sovyetler Birliği'nin, Boğazlar konusundaki baskıları azalmamıştır.

22 Haziran 1941'de Almanya'nın saldırısına uğrayan Sovyetler Birliği, aynı gün İngiltere ile bir askeri ittifak imzalayarak, Müttefik Devletler safına katılmıştır. Bundan sonra da, sürekli olarak Türkiye'nin de bir an önce kendi saflarında savaşa girmesi ve Balkanlar'da ikinci cephe açması için baskı yapmaya başlamış, özellikle Boğazlar'ın kapatılması üzerinde durmuştur. Bu konular müttefik liderlerinin 1943 yılında yaptıkları Moskova, Kahire ve Tahran konferanslarında da gündeme gelmiş, Türkiye'ye savaşa katılması yönündeki çağrılar yenilenmiştir<sup>27</sup>.

Mttefiklerden zellikle İngiltere de Türkiye'yi savaşa katılarak Balkanlar'da ikinci cephe açması için aynı şekilde sıkıştırmış, şayet savaşa girmezse, özellikle Boğazlar konusunda savaş sonrası Sovyet isteklerine engel olamayacakları şeklinde gizli tehdit de bulunmuştur. Bu husus, 1943 Ocak ayında Adana'da yapılan Churchill-İnönü görüşmesinde de gündeme gelmiştir. Buna karşılık Stalin, savaşa katılması halinde, Türkiye'ye Batı Trakya ve Suriye'ye doğru genişleme vaadetmişdir. Türkiye, bu baskılar

<sup>26</sup> Yüksel İnan, aynı eser, s.103-104.

<sup>27</sup> Fahir Armaoğlu, 20. Yüzyıl Siyasi Tarihi, 1914-1990, Ankara 1991, s.393.

neticesinde 2 Ağustos 1944'de Almanya, 5 Ocak 1945'de de Japonya ile tüm ekonomik ve siyasi ilişkilerini kesmiştir<sup>28</sup>.

Savaşın Müttefikler lehine döndüğü sıralarda, savaş sonrası bölüşümü ve düzenlemeyi planlamak üzere Sovyetler Birliği, ABD ve İngiltere arasında yapılan Yalta Konferansı (11 Şubat 1945)'nda, Rus lider Joseph Stalin Boğazlar statüsünün kendi istekleri doğrultusunda değiştirilmesini istemiştir. ABD ve İngiltere, Sovyet Rusya'ya Boğazlar'dan daha geniş bir geçiş hakkının verilmesini prensip olarak kabul etmekle beraber, bu konunun daha sonra dışişleri bakanları arasında yapılacak toplantıda ele alınmasını ve Türkiye'ye bilgi verilmesini kararlaştırmışlardır. Böylece Türkiye'nin savaşın dışında kalmak için büyük çabalar harcadığı sıralarda; Sovyetler Birliği, İngiltere ile Amerika Birleşik Devletleri'ni Boğazlar sorununa kendi lehinde ortak yapmayı sağlamıştır<sup>29</sup>.

Bu gelişmelerden sonra Sovyetler Birliği Türkiye üzerindeki baskılarını her geçen gün biraz daha artırmaya başlamıştır. Türkiye, sadece 1 Mart 1945'e kadar müttefikler safında savaş açan devletlerin katılacağı Birleşmiş Milletler'e katılabilmek için 23 Şubat 1945'te Almanya ve Japonya'ya savaş ilan etmiştir. Böylece Birleşmiş Milletler teşkilatının temelini atıldığı San Fransisco Konferansı'na davet edilmiştir<sup>30</sup>. Ancak buna rağmen Sovyetler Birliği, 19 Mart 1945'te Türkiye'ye verdiği bir notayla, 17 Aralık 1925 tarihli Türk-Sovyet Dostluk ve Saldırmazlık Andlaşması'nı feshettiğini bildirmiştir. Türkiye günün şartlarına göre yeni bir dostluk anlaşması teklifine ise, Rusya'dan olumlu cevap alamamıştır<sup>31</sup>.

Bunun arkasından da 7 Haziran 1945'te Türkiye'den, 16 Mart 1921 tarihli Moskova Antlaşması ile düzenlenen Türk-Sovyet sınırında, Sovyetler lehine bazı

<sup>28</sup> Bkz. Kamüran Gürün, aynı eser, s.247-267.

<sup>29</sup> Rifat Uçarol, aynı eser, s.189.

<sup>30</sup> Kamüran Gürün, aynı eser, s.267.

<sup>31</sup> Feridun Cemal Erkin, aynı eser, s.252.

düzenlemeler yapılmasını yani Kars ve Ardahan'ı; ayrıca, Boğazlar'ın ortaklaşa savunulmasını, bunu sağlamak için de kendisine Boğazlar'da deniz ve kara üsleri verilmesini; Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin de kendi lehine değiştirilmesini istemiştir<sup>32</sup>.

Türkiye, iki ülke arasındaki ilişkilerin bozulma sürecini başlatan bu tekliflerden Boğazlar'da üs ve toprak taleplerini hemen ret etmiş, Boğazlar statüsü konusunda da Rusya'nın tekliflerini öğrenmeyi yeğlemiş ve bu konuda kapıyı açık bırakmıştır. Bununla beraber Molotov, 18 Haziran 1945'te, Türkiye'nin Moskova Büyükelçisi Selim Sarper ile yeniden bir araya geldiğinde, üs konusunun en azından savaş dönemi için geçerli olup olamayacağını sormuş ve "bunun ancak iki ülke arasında yapılacak bir ittifak anlaşmasına göre şekillenebileceği"<sup>33</sup> şeklinde olumsuz cevap almıştır.

Sovyetler Birliği, bu arada, Almanya'nın teslim alınmasından sonra savaş sonu durumu görüşmek ve gelecek hakkında karara varabilmek amacıyla, 17 Temmuz-2 Ağustos 1945'te Müttefik Devletler arasında toplanan Postdam Konferansı'na da, Boğazlar konusunu getirerek, Montreux Sözleşmesi'nin Sovyet ticaret ve savaş gemilerinin Boğazlar'dan her zaman serbestçe geçmesini ve kendilerine üs verilmesini sağlayacak şekilde değiştirilmesi önerisinde bulunmuştur. Sovyetler Birliği Dışişleri Bakanı Molotov konferans sırasında ülkesinin Boğazlar'da üs isteğini dile getirirken de, 1805 ve 1833 yılında benzer anlaşmaların yapılmış olduğuna atıfta bulunmuştur<sup>34</sup>.

Ancak, konferansta, ABD ve İngiltere, konu kendilerini de ilgilendirir hale geldiğinden bu defa Sovyet isteklerine katılmamışlardır. Bu da bu iki devletle Sovyetler'in arasında görüş ayrılıklarına yol açmıştır<sup>35</sup>. Ancak, Sovyetler Birliği Boğazlar konusundaki girişimlerine, savaş sonrasında da devam etmiştir.

---

<sup>32</sup> Rifat Uçarol, *aynı eser*, s.190.

<sup>33</sup> Kamuran Gürün, *aynı eser*, s.285.

<sup>34</sup> Fahir Armaoğlu, *aynı eser*, s.415-416.

<sup>35</sup> Rifat Uçarol, *aynı eser*, s.190.

### 3. Soğuk Savaş Döneminde Boğazlar (1945-1991)

Sovyetler Birliği'nin özellikle Postdam Konferansı gündeme getirdiği Boğazlar statüsünün değiştirilmesi, hatta Türk Boğazları'na özel bir statü tanınması isteği, ABD politikalarını da etkilemeye başlamıştır. Nitekim ABD, 2 Kasım 1945'te Türkiye'ye verdiği notada, Montreux Sözleşmesi'nin zamanın şartlarına uyarlanması için uluslararası bir konferansın toplanmasını istemiştir. ABD, Karadeniz'de kıyısı bulunan devletlere daha geniş haklar verilmesini savunurken, ticaret gemilerine de savaş hali durumunda bile serbest geçiş hakkı verilmesini istemiştir. Türkiye'de 5 Aralık 1945'te gönderdiği cevabi notada, ABD'nin görüşlerinin esas bakımından iyi olduğu, böyle bir uluslararası konferansta ABD'nin de yer almasının Türkiye'nin de arzusu olduğu belirtilmiştir<sup>36</sup>.

Ancak, Sovyetler Birliği'nin İkinci Dünya Savaşı sonrasında gittikçe artan Doğu Avrupa ve Uzak Doğu'daki yayılcı tutumu ve dünyada meydana gelen önemli değişim ve gelişmeler, ABD'nin Boğazlar'ın ve mevcut statünün önemini kavramasına sebep olmuştur. Montreux Sözleşmesi'nde önemli değişiklikler yapılmasından yana olmadığını açıklamıştır. Bununla, bir büyük devlet olarak, Boğazlar konusuna artık kendisinin de doğrudan taraf olduğunu göstermiştir<sup>37</sup>. ABD politikasındaki bu değişiklikte, 1945 Aralık ayında iki Gürcü profesörün iddialarına istinaden Türkiye'nin doğusundaki bazı illerin Sovyetler'e bırakılması konusundaki propagandanın şiddetlendirilmesinin ve 1945-46 kışında dünya gündemi işgal eden İran olayının da rolü olmuştur<sup>38</sup>.

Nitekim, ABD donanmasının en büyük savaş gemilerinden biri olan Missouri zırhlısını, Washington'da ölen Türkiye Büyükelçisi Münir Ertegün'ün cenazesini taşımak vesilesiyle, İstanbul Boğazı'na göndermiştir. Missouri'nin 5 Nisan 1946'da İstanbul'a gelmesi, Türkiye üzerinde sürmekte olan Sovyet baskısına karşı, Amerika'nın Türkiye'ye

<sup>36</sup> Ahmet Şükrü Esmel, Oral Sander, "1939-1945 Dönemi", Olaylarla Türk Dış Politikası - 1919- 1973, Ankara 1974, s.213-214.

<sup>37</sup> Cemil Bilsel, *Türk Boğazları*, İstanbul 1948, s.63-65.

<sup>38</sup> Ahmet Şükrü Esmel, Oral Sander, aynı eser, s.215.

verdiği bir güvence olarak algılanmıştır. Geminin İstanbul'a vardığı gün, ABD Devlet Başkanı Henry Truman da, dış politikalarına yeni bir yön verileceğini ve Ortadoğu'daki durumun önemini ve ciddiliğini kabul ettiğini açıklamıştır<sup>39</sup>.

Bu gelişmelere rağmen Sovyetler Birliği, 7 Ağustos 1946'da Boğazlar statüsünün değiştirilmesi için Türkiye'ye nota vermiş ve bu konuda ABD ve İngiltere'yi de bilgilendirmiştir. Türkiye'nin İkinci Dünya Savaşı sırasında Boğazlar'ın tarafsızlığını koruyamadığı, Alman ve İtalyan savaş gemilerine ticari gemi adıyla geçiş izinleri verdiği tezine dayanan notada, Rusya Türkiye'den şu beş istekte bulunmuştur: Boğazlar bütün ticaret gemilerine açılmalı; Boğazlar Karadeniz'de sahili bulunan ülkelerin harp gemilerine devamlı açık tutulmalı; Boğazlar Karadeniz'de kıyası olmayan ülkelerin harp gemilerine sürekli kapatılmalı; Boğazlar'ın savunması Türkiye ile Sovyetler Birliği arasında ortak düzenlenmeli; Montreux Sözleşmesi, Karadeniz ülkeleri lehine yeniden gözden geçirilmeli<sup>40</sup>.

Rusya'nın bu isteklerinin kökeninde Boğazlar'a yönelik Çarlık döneminden beri sürdürdüğü politikaları yanısıra, kendisine yönelik Karadeniz'den gelecek tehditleri önleme ve Karadeniz'in güvenliğini sağlama düşüncesi yatıyordu<sup>41</sup>. Bu tarihte Karadeniz'e sahili bulunan Bulgaristan ve Romanya sosyalist bloka geçtikleri için, Rusya Karadeniz ülkeleri lehine gerçekleştirilecek bir değişiklik ile Boğazlar'da kontrolü istediği gibi sağlayabileceğine inanıyordu. Yine aynı surette, Montreux'un imzacılarından Yugoslavya da Rusya'nın yanında yer alıyordu.

Rusya'nın söz konusu isteklerine sadece Türkiye değil, ABD ve İngiltere de karşı çıkmış ve Rusya'ya sırasıyla 19, 21 ve 22 Ağustos tarihlerinde cevabi notalar gönderilerek, bu istekleri reddedilmiştir. ABD, bununla da kalmayarak Akdeniz'e güçlü bir donanma gönderme kararı almıştır. Bir uçak gemisi, bir kruvazör ve 6 destroyer Akdeniz'e gönderilerek ABD'nin mevcut statükonun korunmasına verdiği önem

<sup>39</sup> Rifat Uçarol, aynı eser, s.191.

<sup>40</sup> Feridun Cemal Erkin, aynı eser, s.267-268.

<sup>41</sup> Anthony R. De Luca, *The Montreux Conference of 1936; A Diplomatic Study of Anglo-Soviet Rivalry At Turkish Straits*, Michagan 1974, s.291.

vurgulanmıştır. Türkiye ise, özellikle ABD'nin notasından sonra verdiği cevabi nota da, Karadeniz devletlerinin ticaret gemileri lehine bir düzenlemeyi kabul etmekle birlikte, ortak savunma isteğini açık bir şekilde ret ederek, Montreux Sözleşmesi ile kurulan rejimin de devamından yana olduğunu ifade etmiştir<sup>42</sup>.

Ancak Rusya, birincisi ABD ve İngiltere'nin de desteğiyle reddedilmesine rağmen, Türkiye'ye 24 Eylül 1946 yılında benzer hususları içeren ikinci bir nota daha vermiştir. Rusya bu nota ile, Türkiye'nin birinci notaya verdiği cevap da reddettiği hususlara açıklık kazandırmak ve Türkiye üzerinde baskıyı artırarak ikna etmeyi hedeflemekteydi. İkinci notada, Rusya'nın 2100 km.lik Karadeniz sahiline dikkat çekilerek, Mihver devletlerinin Müttefikler aleyhine Boğazlar'ı daha önce kullandığı iddiası tekrarlanmaktaydı. Postdam Konferansı'nda Montreux Sözleşmesi'nin değiştirilmesi yönünde karar alındığı belirtilerek, Türkiye'nin Rus teklifini bu yönüyle de incelemesi çağrısında bulunulmaktaydı<sup>43</sup>.

Türkiye, bu durum üzerine 18 Ekim 1946 tarihinde Sovyetler Birliği'ne verdiği karşılık nota da, yapılan isteklerin, "Türkiye'nin hiçbir şekilde feragat edemeyeceği ve bağlı bulunmasını kabul edemeyeceği egemenlik haklarına ve güvenliğine aykırı" olduğundan ve bunların kabulünün, "Türkiye'nin Boğazlar'da oynadığı denge ve irtibat unsuru rolünün sona ermesi ve Karadeniz devletlerinin sözde güvenliğinin imhası üzerine kurulması demek olacağını"<sup>44</sup> bildirerek, Sovyet önerilerini reddetmiştir.

Diğer yandan, ABD ve İngiltere de 9 Ekim 1946'da Sovyetler'e verdikleri yeni bir nota ile daha önceki görüşlerini tekrarlamışlardır. ABD ise cevabi notasında, Boğazlar bir saldırıya uğrarsa veya saldırı tehdidi ile karşılaşarsa, Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin harekete geçmesini gerektireceğini belirtmiştir. Böylece ABD, Boğazlar statüsünden doğan sorunlar içerisine resmen ve fiilen girmiş; daha geniş olarak, İkinci Dünya Savaşı öncesindeki yıllarda ve dönemlerde İngiltere'nin bölgede oynadığı rolleri

<sup>42</sup> Ahmet Şükrü Esmer, Oral Sander, aynı eser, s.221-223.

<sup>43</sup> Feridun Cemal Erkin, aynı eser, s.303-304.

<sup>44</sup> Rifat Uçarol, aynı eser, s.191-192.

üstlenmiş ve onun yerini almıştır<sup>45</sup>. ABD'nin Boğazlar konusunda Türkiye'ye verdiği desteğin arkasında, Boğazlar'ın Sovyetler'in eline geçmesi halinde, Türkiye'nin ve Yunanistan'ın da komünist bloka kayması endişesi de büyük rol oynamıştır<sup>46</sup>.

İkinci Dünya Savaşı'nın dünya siyasi haritasında ve güçler dengesinde meydana getirdiği büyük değişim, gelişim ve boşluk döneminde ortaya çıkan Boğazlar sorunu, bundan ve diğer Sovyet isteklerinden doğan Türk-Sovyet ilişkilerindeki gerginlik, 1950'li yıllarda şekillenmeye başlayan iki kutuplu dünyada Türkiye'nin NATO'ya katılarak (18 Şubat 1952) Batı bloku içerisinde yer almasına sebep olmuştur. Türkiye ile Sovyetler arasındaki Boğazlar gerginliği de, bu sıralarda başlamış bulunan "Soğuk Savaş" dönemiyle yeni bir sürece girmiş, ancak tansiyonunu büyük oranda kaybetmiştir<sup>47</sup>.

Bu arada Sovyet Rusya'nın ılımlı Devlet Başkanı Nikita Kruşçev, 30 Mayıs 1953 tarihinde yaptığı açıklama ile Türkiye'den toprak talep etmekten vazgeçmiş, Montreux Sözleşmesi'nin değiştirilmesi ve Boğazlar'ın ortak savunulması konularında da görüşlerini değiştirdiğini açıklamıştır. Türkiye de 18 Temmuz 1953 tarihli karşılık notasında, memnuniyetini izhar etmiş ve Boğazlar'ın Montreux Sözleşmesi ile düzenlendiğini hatırlatmıştır<sup>48</sup>.

Aynı tarihlerde ise, ABD, Sovyet yayılcılığına karşı Doğu Asya'dan Avrupa'ya kadar ittifaklar sistemi ile bir "kuzey kuşağı" kurmak üzere harekete geçmiştir. Washington'un bu tasarısı, 1955 yılında Türkiye'nin içinde bulunduğu Bağdat Paketi'nin kurulmasıyla, daha önce 1949 ve 1954 yıllarında kurulan NATO ve SEATO (Güney Doğu Asya İşbirliği Örgütü) arasındaki boşluk doldurularak, gerçekleştirilmiştir. Bununla da, İngiltere'nin önderliğinde Kırım Savaşı (1853-1856)'ndan sonra imzalanan 1856 Paris Barış Antlaşması ile yapıldığı gibi, bu defa ABD önderliğinde daha geniş şekilde olmak üzere, devletlerarası bir siyasi yapılaşma ve "siyasi kuşakla", Rusya'nın güneye doğru

<sup>45</sup> Rifat Uçarol, *aynı eser*, s.191-192.

<sup>46</sup> Faruk Sönmezoglu, *Uluslararası İlişkiler Sözlüğü*, İstanbul 1996, s.108.

<sup>47</sup> Rifat Uçarol, *aynı eser*, s.193.

<sup>48</sup> Ahmet Şükrü Esmer, Oral Sander, *aynı eser*, s.432.

yayılması önlenmek istenmiştir. Türkiye, 1856 yılında olduğu gibi, 1955 yılında da Rusya'ya karşı kurulan bu "siyasi kuşak" içerisinde, Avrupa ile Ortadoğu ve Uzakdoğu arasında bir bağ, köprü ve kilit ülke olarak yer almıştır. Bu yeni yapılaşma ise, Türk Boğazları'nın önemini daha da çoğaltmıştır<sup>49</sup>.

Ancak bu gelişmelerden hemen sonra, Sovyetler Birliği'nin lideri Kruşçev'in, 1956 yılında çeşitli nedenlerle ortaya attığı "Barış içinde bir arada yaşama" ilkesiyle birlikte, Sovyetler Birliği'nin dış siyasetinde önemli değişiklikler başlamıştır. Bu çerçevede Türk-Sovyet ilişkileri de normalleşmiş, 1960'lardan itibaren de iyi komşuluk ilişkilerine dönüşmüştür. Böylece, Sovyet Rusya'nın Boğazlar statüsünün değiştirilmesi isteğinden ve girişiminden doğan sorun ve gerginlik sona ermiştir.

Bu dönemde, Boğazlar statüsü ile ilgili büyük bunalımlarla karşılaşılacakla beraber, uçak ya da helikopter taşıyan savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçip-geçemeyeceği sorunu zaman zaman ortaya çıkmıştır. Buna da, Sovyetler Birliği'nin ilk defa 18 Temmuz 1976'da Kiev tipi bir savaş gemisi ile, son olarak da 2 Aralık 1991'de 65 bin tonajlık 304 metre uzunluğundaki Kuznetsov adlı uçak gemisini Karadeniz'den Ege'ye geçirmesi sebep olmuştur. Sovyetler'in, bir bakıma 1936 Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ni zorlaması olan bu tip girişimleri, bazı çevrelerde Boğazlar statüsünün yeniden gündeme getirilmesine yol açmıştır. Ancak, bunlardan herhangi bir gelişme ve sonuç çıkmamıştır<sup>50</sup>.

#### 4. Soğuk Savaş Sonrası Dönemde Boğazlar (1991-1994)

Çift kutuplu "Soğuk Savaş" dönemi, Sovyetler Birliği'nde Mihael Gorbaçov'un Devlet Başkanı olmasıyla 1987 yılından itibaren yumuşamaya başlamış ve nihayet Sovyetler Birliği'nin 1991 yılı sonlarında çözülmesiyle fiili olarak tamamen sona

<sup>49</sup> Rifat Uçarol, aynı eser, s.193.

<sup>50</sup> Rifat Uçarol, aynı eser, s.194.



ermiştir<sup>51</sup>. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin bu en önemli imzacılarından birinin dağılması, Sözleşme'nin yeniden tartışmaya açılmasını gündeme getirmişse de, Rusya Federasyonu'nun 24 Aralık 1991'de BM Güvenlik Konseyi'nde Sovyetler Birliği'nin yerini alarak, onun "hak ve yükümlülüklerini" devam ettireceğini göstermesi, bu tartışmalara da son vermiştir.

Soğuk Savaş sonrası, Sovyetler Birliği gibi Montreux Sözleşmesi'nin imzacı devletlerinin Yugoslavya Federasyonu da 1991 sonlarında dağılmıştır. Yugoslavya Federasyonu'nun hali hazırda mirasçısı gibi görünen Yeni Yugoslavya (Sırbistan ve Karadağ Cumhuriyetleri'nin bir araya gelmesiyle oluşturulan) devleti bu konuda henüz bir açıklık getirmemiştir.

Sovyetler Birliği'nin dağılması, bu ülkenin Boğazlar'a yönelik tarihin derinliklerinden gelen tehditlerini büyük oranda azaltmıştır. Ancak, Türk Boğazları'nı yakından ilgilendiren bir gelişmenin daha yaşanmasına sebep olmuştur. Sovyetler'in dağılması Karadeniz'e kıyısı olan bağımsız devletlerin sayısında önemli bir artışa sebep olmuştur. Nitekim, Bulgaristan ve Romanya'nın yanı sıra, Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla ortaya çıkan Ukrayna, Moldova, Rusya Federasyonu ve Gürcistan da Karadeniz'e doğrudan kıyıda devletler olmuşlardır. Ayrıca Azerbaycan ve Ermenistan Karadeniz'e doğrudan kıyıda olmamakla birlikte, bu denizle yakından ilgili devletlerdir. Aynı zamanda, Orta Asya Türk cumhuriyetleri: Türkmenistan, Özbekistan, Kazakistan, Kırgızistan ve Tacikistan'ın deniz yoluyla dünyaya açılmaları genelde Karadeniz ile mümkündür. Bu durum, Karadeniz ile ve bu denizin tek çıkışı olan Türk Boğazları ile doğrudan ilgili devlet sayısını 13'e yükseltmektedir<sup>52</sup>. Boğazlar'ın hinterlandı ve kullanıcılarının sayısındaki bu artış, Türk Boğazları'ndaki trafiğin artışı da beraberinde getirmiştir.

---

<sup>51</sup> Fahir Armaoğlu, "Değişen Dünyada Balkanlar ve Türkiye", Yeni Dünya Düzeni ve Türkiye, İstanbul 1992, s.123-124.

<sup>52</sup> Rifat Uçarol, aynı eser, s.197-198.

Soğuk Savaş'ın bu geçiş döneminde Boğazlar'la ilgili trafiğin artmasına sebep olacak iki önemli gelişme daha yaşanmıştır. Bunlardan birincisi, Eylül 1992 yılında Tuna-Ren ve Tuna-Main iç su yolları arasında bağlantının sağlanarak, trafiğe açılması<sup>53</sup>. İkincisi ise, Volga-Baltık, Don-Volga iç su yolu ve kanallarındaki trafikte yaşanan artıştır<sup>54</sup>. Soğuk Savaş sonrasında Boğazlar trafiği ve güvenliği ile ilgili bir diğer önemli gelişmede de, SSCB'den bağımsızlığını kazanan Türk cumhuriyetlerinden Kazakistan ve Azerbaycan'ın, kendi toprakları ve Hazar kıyılarında uluslararası firmalarla birlikte işletmeye başlayacakları yeni petrol sahalarından çıkarılan petrolünün dünyaya Boğazlar üzerinden pazarlanması alternatifidir.

Soğuk Savaş sonrasında yaşanan bütün bu gelişmeler, Türk Boğazları'nın her şeye rağmen, dünyanın en önemli ve en işlek doğal su yollarından biri olma niteliğini koruyacağını ortaya koymaktadır. Boğaz trafiğinde yaşanan ve özellikle petrol taşımacılığıyla birlikte yaşanacak önemli artış, Türkiye'yi egemenlik hakkını elde ettiği Montreux Sözleşmesi'yle ters düşmeden, Boğazlar'ın güvenliğini sağlamak ve Boğaz trafiğine çeki düzen vermek için düzenlemeler yapmaya zorlamıştır.

Soğuk Savaş sonrası dönemin Boğazlar ile ilgili olarak yaşanan ve halen sürmekte olan en önemli krizi de Türkiye'nin, başta Rusya olmak üzere birçok ülkenin tepkisine rağmen, Kasım 1994 tarihinden itibaren yürürlüğe sokmayı başardığı "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük" olmuştur.

Sonuç olarak, Türkiye Cumhuriyeti'nin zor şartlar altında imza ettiği 1923 Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin yerini alan ve Türk Boğazları'nda 18 yıl aradan sonra yeniden, Türk egemenliğini tesis eden 1936 Montreux Boğazlar Sözleşmesi, Sovyetler Birliği'nin bütün baskı ve girişimlerine rağmen varlığını sürdürmüştür. Sovyetler Birliği'nin, Montreux Sözleşmesi'nin değiştirilmesi yönünde 1939 yılında başlayan baskıları da, Türkiye'nin NATO üyesi olmasını müteakip, 1953 yılından itibaren yerini yumuşama ve

<sup>53</sup> Saim Oğuzülgen, "Türk Boğazları Bölgesi Deniz Trafiki ve Alınması Gerekli Tedbirler", Deniz Ticareti (Dergisi), Eylül/Ekim 1993, s.33.

<sup>54</sup> Atakan Gül, Ayfer Yazgan Gül, *Avrasya Boru Hatları ve Türkiye*, İstanbul 1995, s.70.

uzlaşmaya bırakmıştır. Sovyetler Birliği'nin 1991 yılında dağılması ile de, Boğazlar üzerindeki baskısı büyük oranda sona ermiştir. Bu dönemin en önemli özelliklerinden birini ise, Rusya'nın Boğazlar konusundaki isteklerine karşı İngiltere'nin verdiği desteğin yerini, Sovyetler Birliği'nin Boğazlar konusundaki isteklerine karşı ABD'nin alması olmuştur. ABD'nin Boğazlar konusundaki bu desteği, 1994 yılı sonunda yürürlüğe giren yeni Boğazlar tüzüğu ve sonrasında da devam etmiştir.



## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### **BOĞAZLAR TRAFİĞİNE YENİ DÜZENLEME ; "BOĞAZLAR VE MARMARA BÖLGESİ DENİZ TRAFİK DÜZENİ HAKKINDA TÜZÜK"**

#### **A. YENİ TRAFİK DÜZENİNİ GEREKTİREN NEDENLER**

Türk Boğazları'nın hukuksal statüsünü belirleyen 1936 Montreux Boğazlar Sözleşmesi dönemin şartları içerisinde imza edildiğinden, Boğazlar'da artan gemi trafiğinin getirdiği sıkıntıları aşmakta sıkıntılar yaşanmaya başlanmıştır. Türkiye Cumhuriyeti, her ne kadar; 1965 ve 1982 yıllarında limanlar tüzüğü çıkararak, Boğazlar'ın ve seyrüseferin güvenliğini sağlamaya çalışmış ise de, aşağıdaki bölümlerde anlatılacağı gibi bunlar yeterli olmamıştır. Türkiye, Boğazlar'da artan kazaların ve çevre kirlenmesinin önlenmesi ve Türk Boğazlar Bölgesi'nde seyrüsefer güvenliğinin sağlanması için, 1990'lı yılların başından itibaren daha geniş çaplı çalışmalara başlamıştır. 1991 yılında Sovyetler Birliği'nin çözülmesini müteakip yaşanan gelişmeler, bu ihtiyacı daha da artırmıştır.

#### **1. 1982 Tarihli Limanlar Tüzüğü'nün Yetersiz Kalması**

Dünyanın en işlek tabii su yolları arasında yer alan Türk Boğazları Bölgesi'nde seyrüsefer, 618 sayılı Limanlar Kanunu'nun 2. maddesine atıfta bulunularak hazırlanan 9 Nisan 1982 tarihli İstanbul Liman Tüzüğü ve Çanakkale Liman Yönetmeliği ile sağlanmaktaydı.

İstanbul Liman Tüzüğü'nün 10. maddesinde, "İstanbul Boğazı'nın geçiş için ayrılan, seyre elverişli kuzey ve güney yönlü trafik için iki trafik şeridi ve bu şeritleri

ayırır bir orta çizgiden oluşan ve kuzeyde Türkeli Fenerini Anadolu Fenerine birleştiren çizgi ile güneyde Ahırkapı Fenerini Kadıköy İnciburnu Mendirek Fenerine birleştiren çizgi arasında kalan alanına Boğaz geçit yolu denir"<sup>1</sup> hükmüne yer verilmiştir. Daha sonra da Boğaz geçit yolunun coğrafi noktalarla tanımı yapılmıştır. 1982 tarihli tüzüğün 9. maddesinde de, İstanbul Liman sınırları içerisinde seyreden bütün gemilerin seyir ve can güvenliği açısından Tüzük kurallarına uyması gerektiği vurgulanmıştır.

Marmara Denizi'nden Karadeniz'e seyredecek gemilerin kuzey yönlü trafik şeridini, Karadeniz'den Marmara Denizi'ne geçecek gemilerin ise Boğaz geçit yolu üzerindeki güney yönlü trafik şeridini kullanacakları belirtilmiştir. Gemilerin Boğazlar'ın girişinden çıkışına kadar, uluslararası denizde çatışmayı önleme kurallarına uygun olarak seyretmeleri ve zorunlu olmadıkça orta çizginin soluna geçemeyecekleri belirtilmiştir.

8 bölüm, 80 maddeden oluşan 1982 İstanbul Liman Tüzüğü'nde ayrıca, gemilerin zorunlu haller dışında öndeki gemiyi geçemeyecekleri, karaya nazaran hızlarının 10 mili aşamayacağı ve belirli bölgelerde demirleyemeyecekleri ve denizi kirletemeyecekleri hükümleri de yer almıştır<sup>2</sup>. Ancak, Türkiye'nin 1936 Montreux Sözleşmesi kapsamındaki haklarına dayanarak, ulusal bir tüzükle yürürlüğe koyduğu 1982 tarihli limanlar düzenlemeleri, Türk Boğazları Bölgesi'nde artan trafik yükünü karşılamakta yetersiz kalmıştır.

1982 tarihli limanlar tüzüğünün en önemli eksiği, akıntı, rüzgar, görüş mesafesi ve gemilerin büyüklüğü gibi seyrüsefer güvenliği ile doğrudan alakalı konularda hükümler içermemesidir. Nitekim, 1 Haziran 1982 ile 1 Haziran 1994 tarihleri arasında Boğazlar Bölgesi'nde 47 kişinin can kaybına sebep olan, 218 büyük kaza yaşanmıştır<sup>3</sup>. Yine bu kazaların büyük çoğunluğu çarpma (yüzde 57), karaya oturma (yüzde 22) ve kıyıya

<sup>1</sup> Bkz. Deniz Mevzuatı, "İstanbul Liman Tüzüğü", Ekim 1992, s.335-359.

<sup>2</sup> "İstanbul Liman Tüzüğü", aynı eser, s.335 vd.

<sup>3</sup> Bkz. Turkey and Turkish Foreign Policy (CD), "Safety in The Turkish Straits", Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, Ankara 1996. Saim Oğuzülgen, "The Importance of Pilotage Services in the Turkish Straits for the Protection of Life, Property and the Environment", Turkish Straits New Problems New Solutions, İstanbul 1995, s.113-122.

çarpma (yüzde 8) gibi seyrüsefer hatalarıyla ilgili hususlar oluşturmuştur<sup>4</sup>. 1982 tarihli tüzüğün bu yetersizlikleri, Türkiye'nin Boğazlar Bölgesi'nde trafiği düzenlemek amacıyla yeni bir tüzük hazırlamasına sebep olmuştur.

## 2. Boğazlar'da Seyrüsefer Güvenliğini Sağlamaya Yönelik Nedenler

Nitekim Türkiye Cumhuriyeti, 1982 tarihli tüzüğün yerine uzun bir hazırlık çalışmasından sonra, 1 Temmuz 1994 tarihinde "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük" adıyla yeni bir düzenlemeyi uygulamaya sokmuştur. Yeni Boğazlar tüzüğünün amacını; "Boğazlar'da en yüksek oranına ulaşan gemi trafiğine, seyrüsefer, can, mal ve çevre güvenliği sağlamak"<sup>5</sup> şeklinde özetleyen Türkiye'nin, tüzüğü yürürlüğe koymak için ileri sürdüğü gerekçeleri de şu iki başlık altında toplamak mümkündür: Seyrüsefer Güvenliği ile Çevre ve Can Güvenliği.

Türk Boğazları Bölgesi'nde seyrüsefer güvenliğini tehdit eden hususları ise; Boğazlar'ın Tabii Yapısından Kaynaklanan, Mevcut Trafikten Kaynaklanan ve Potansiyel Artıştan Kaynaklanan nedenler şeklinde ayırmak ve incelemek mümkündür.

### a. Boğazlar'ın Tabii Yapısından Kaynaklanan Gerekçeler

Türkiye, Boğazlar'ın tabii yapısının giderek artan trafiği kaldırmaya elverişli olmadığı ve tonajları her geçen gün artan büyük gemilerin geçişlerinin coğrafi olarak kolay olmadığını belirterek, yeni düzenleme ile gemilere güvenli geçiş imkanı sağlamayı hedeflemiştir. Türk Boğazları'nda seyir güvenliğini zorlaştıran en önemli faktörler, Boğazlar'ın jeolojik ve oşinografik yapısıdır.

<sup>4</sup> Saim Oğuzülgen, aynı eser, s.120.

<sup>5</sup> "Safety in The Turkish Straits", aynı CD.

Türk Boğazları Bölgesi, İstanbul Boğazı'nın Kuzey girişinden, Çanakkale Boğazı'nın Güney çıkışına kadar toplam 326 km uzunluğa sahip bir su yoludur. Özellikle 31 km uzunluğundaki İstanbul Boğazı, Kandilli önlerinde 45 derece ve Yeniköy açıklarında 80 dereceye varan 12 keskin dönüşü ve yer hızı saatte 7-8 km'ye varan karmaşık akıntıları ile, jeomorfoloji ve hidrografi açılarından, üzerinde önemle durulması gereken bir bölgedir. Yine, İstanbul Boğazı'nın bazı bölgelerinde derinlik 19 metreye kadar düşmektedir.

70 km uzunluğundaki Çanakkale Boğazı da benzer bir durumdadır ve Nara Burnu'nda 80 derecelik bir dönüş vardır. Yer hızı saatte 5-6 km'ye varan karmaşık akıntılar ve orkoz Çanakkale Boğazı'nda da mevcuttur. İstanbul Boğazı'nda yaklaşık 1500 metre olan ortalama genişlik Kandilli'de 700 metreye kadar düşmekte, Çanakkale Boğazı'nda ise 1300 ile 2000 metre arasında değişmektedir<sup>6</sup>.

Normal geçiş ortalama süresinin 16 saat olduğu Türk Boğazları Bölgesi'nden geçişte dikkat edilmesi gereken suni engellerin başında ise, Boğaz köprülerinin iki ayağından birisinin denizde olması ve köprülerin denizden yükseklikleri gelmektedir<sup>7</sup>. Boğaz köprülerinin orta kısmında 64 metre olan azami yüksekliği, kenarlarda daha da düşmektedir<sup>8</sup>.

Türk Boğazları'ndaki tabii ve suni engelleri dikkate alan uzmanlar, denizin dalga etkisiyle bir geminin başının ya da arkasının ne kadar yükselebileceği de gözönüne alınarak, 58 metreden yüksek gemilerin Boğazlar'dan geçmesinin tehlike arzettiği belirtilmektedirler. Yine, İstanbul Boğazı'ndaki keskin dönüşler sebebiyle 300 metreden büyük iki geminin aynı anda çarpışmadan geçiş yapmasının da mümkün olamayacağını belirtmektedirler. Herhangi bir kaza olmaması için de karşı yönden gelen gemilerin geçişlerinin durdurulmasını önermektedirler<sup>9</sup>.

<sup>6</sup> İ.Reşat Özkan, **Dış Politika**, İstanbul 1996, s.163.

<sup>7</sup> "Safety in The Turkish Straits", aynı CD.

<sup>8</sup> Gündüz Aybay, "**Boğazlar Bölgesi Hakkında Yeni Tüzük**", Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi, İstanbul 1994, s.63.

<sup>9</sup> Yılmaz Dağcı, "**Boğazlarda Trafik Sorunu**", Deniz Ticareti (Dergisi), Şubat 1996, s.22.

Nitekim bu konuda yapılan çalışmalar da kazaların sebepleri arasında, akıntıların gereğince dikkate alınmaması ve rota değiştirme yerlerinde dönüşe geç başlanmasının önemli bir yer tuttuğunu göstermiştir<sup>10</sup>. Yine, İstanbul Boğazı'nda meydana gelen kazalarda, sis ve kar sebebiyle görüş uzaklığının 0.5 mil ve altına düşmesinin de önemli bir rol oynadığı görülmektedir<sup>11</sup>. 1994 yılına kadar ki, son 204 kazanın sebeplerinin incelendiği Tablo 2'de bu gerçek açık olarak görülmektedir. Türkiye, yeni bir Tüzük ile Boğazlar'ın tabii yapısı ve yerel koşullardan kaynaklanan bu tür kaza sebeplerini en aza indirmeyi hedeflemiştir.

### **b. Mevcut Trafik ve Kazalardan Kaynaklanan Nedenler**

Türkiye'yi seyrüsefer güvenliğini sağlamak için Boğaz trafiğine düzenleme getirmeye yönelen unsurlardan ikincisi ise, Boğazlar'da 1936 yılından bu güne kadar hızla artan ve artma eğiliminde olan deniz trafiğinin güvenliği tehdit eder boyuta ulaşmasıdır. Öyle ki, Boğazlar'daki gemi trafiği dünyanın en işlek su yollarından biri olan ve Kızıldeniz'i Akdeniz'e bağlayan Süveyş Kanalı'nın üç misline ulaşmıştır. Boğazlar'da yılda ortalama, yarısı yerel, 45 bin gemi geçiş yapmaktadır. Bu her 12 dakika da bir geminin geçmesi anlamına gelmektedir<sup>12</sup>.

Tablo 1'de gösterildiği gibi 1994 yılında toplam tonajı 91.575.535 ton olan 19.734 yabancı bayraklı gemi Boğazlar'dan geçiş yaparken, 1993 yılında bu rakam 23,414 gemi ve toplam 117,626,732 ton tonaj seviyesine ulaşmıştır<sup>13</sup>. Oysa, 1936 yılında 10 ülke tarafından Montreux Sözleşmesi imzalandığında, en büyük Türk bayraklı gemi 13 tonluk Selameti Derya Gemisi idi<sup>14</sup> ve günde sadece iki büyük gemi Boğazlar'dan geçmekteydi. Yine o dönemde en büyük gemi 60 metre boyundaydı, bugün ise 350 metre boyunda gemiler<sup>15</sup> bulunmaktadır.

<sup>10</sup> Gündüz Aybay, "Boğazlar Bölgesi ve Güvenlik Sorunu", İTÜ Vakıf Dergisi, 1996, sayı 21, s.25.

<sup>11</sup> Saim Oğuzülgen, "Boğazlarımızda Tehlike Sinyalleri", Deniz Ticareti, Temmuz 1996, s.23.

<sup>12</sup> "Safety in The Turkish Straits", aynı CD.

<sup>13</sup> "Safety in The Turkish Straits", aynı CD.

<sup>14</sup> Eşref Cerrahoğlu, "Türk Boğazlarında Artan Tehlike", Deniz Ticareti, 1994, Sayı 2, s.8.

<sup>15</sup> Yılmaz Dağcı, aynı eser, s.20.



**TABLO 1:**  
**1982-1994 Yılları Arasında Boğazlar'dan Geçiş Sayısı,**  
**Tonaj Miktarı ve Kaza Sayısı**  
**(Yabancı Ticaret Gemileri)\***

Yıllar	Geçiş Sayısı	Tonaj Miktarı	Kaza Sayısı
1994	19.734	91.575.535	22**
1993	23.414	117.626.723	16
1992	22.530	114.294.604	17
1991	19.703	109.928.619	23
1990	20.515	139.856.087	30
1989	21.235	160.522.887	14
1988	22.332	167.634.501	16
1987	20.670	149.744.757	17
1986	19.906	143.407.903	16
1985	19.758	140.244.416	19
1984	21.191	146.323.977	9
1983	20.774	134.379.759	14
1982	21.055	127.809.034	5***

- \* **Turkey And Turkish Foreign Policy (CD)**, Türk Dışişleri Bakanlığı, Ankara 1996. Saim Oğuzülgen, “**The Importance of Pilotage Services In The Turkish Straits For The Protection of Life, Property and The Environment**”, Turkish Straits New Problems New Solutions, s.113-122.
- \*\* Yeni Boğazlar tüzüğü'nün “ulusal” olarak yürürlüğe girdiği 01.06.1994 tarihine kadar ki kazaları kapsamaktadır.
- \*\*\* 01.06.1982 tarihinden itibaren ki, kazaları kapsamaktadır.

**TABLO 2:**  
**01.06.1982-30.04.1994 Tarihleri Arasındaki**  
**Kazalar ve Özellikleri \***

Kazanın Şekli	Kazayı Kaç Gemi Yaptı	Yüzdesi	Kılavuz Alan Gemi Sayısı	Kirliliğe Sebep Olanlar	Can Kaybı
Çarpma	168	%57	19	3	39
Karaya Oturma	65	%22	8	-	-
Kıyıya Çarpma	24	%8	4	-	-
Yangın	25	%8	4	-	1
Diğerleri	14	%5	5	-	7
<b>TOPLAM</b>	208 Kazada, 296 Gemi	%100	40	3	47

- \* Saim Oğuzülgen, “**The Importance of Pilotage Services In The Turkish Straits For The Protection of Life, Property and The Environment**”, Turkish Straits New Problems New Solutions, s.113-122.

Montreux Sözleşmesi'nin imzalandığı yıldan iki yıl sonra, 1938 yılında Boğazlar'dan geçiş yapan gemi sayısı 5.601, toplam tonajı ise 10.762.266 tondur. 1993 yılındaki gemi geçiş sayısı 23.414, toplam tonaj miktarı ise, 117.626.723 tondur. Yani 55 yıl sonra gemi trafiğinde yüzde 318, toplam tonaj da yüzde 993 gibi büyük bir artış yaşanmıştır<sup>16</sup>. Sadece, 1960 yılından bugüne kadar gemi trafiğinde (yılda 9.144 gemi) yüzde 150'lik bir büyüme yaşanırken, tonajdaki (yılda 28.735.726 ton) değişiklik oranı yüzde 400 olarak gerçekleşmiştir<sup>17</sup>.

Bunun yanı sıra, İstanbul Boğazı'nın Asya ve Avrupa yakası arasında oldukça yoğun yolcu taşıma trafiği yaşanmaktadır. Boğaz'ın iki yakası arasında yolcu taşımak için yaklaşık bin kadar vapur ve tekne çalışmaktadır. Mesela, Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ)'nin Şehir Hatları İşletmesi 1995 yılında Türk Boğazları Bölgesi olarak adlandırılan İstanbul, İzmit ve Çanakkale hattında günde ortalama 1080 sefer yaparak, 210 bin yolcu ve 2.165 araç taşınması gerçekleştirmiştir<sup>18</sup>.

Tabii, Türk Boğazları Bölgesinde TDİ seferleri dışında özellikle İstanbul bölgesinde şehrin iki yakası arasında çalışan "deniz otobüsleri" ve "dolmuş" gibi çalışan küçük deniz nakil vasıtaları olan "motorlular" bulunmaktadır. "1995 yılında İstanbul'da 26 hatta toplam 44.355 sefer yapan deniz otobüsleri de 6.391.361 yolcu taşınması gerçekleştirmişlerdir<sup>19</sup>. Şehrin iki yakası arasında çalışan motorlu araçların tam taşıma kapasitesi bilinmemektedir. Ancak, İstanbul'da her gün yaklaşık 1 milyon insanın deniz yoluyla şehrin iki yakası arasında geçiş yaptıkları tahmin edilmektedir<sup>20</sup>.

Boğazlar trafiğindeki bu artışa paralel, Boğazlar'daki kaza sayısında da önemli artışlar yaşanmıştır. Boğazlar'da 1984-1994 yılları arasında toplam 201 büyük kaza meydana gelmiştir. Sadece 1994 yılında 24 kaza meydana gelmiştir ki, bunun 22'si 1 Ocak-30 Haziran arasında, yani 1 Temmuz 1994'te Boğazlar Tüzüğü "ulusal" olarak

<sup>16</sup> Gün Kut, "Major Users of The Turkish Straits and Multilateral Treaties on Environment", Turkish Straits New Problems New Solutions, İstanbul 1995, s.157.

<sup>17</sup> Nokta (Dergisi), "Gemiler Giderek Büyüyor", 20-26 Mart 1994, s.34.

<sup>18</sup> Deniz Ticaret Odası Deniz Sektörü Raporu '95, İstanbul 1996, s.115.

<sup>19</sup> Deniz Sektörü Raporu '95, s.116.

<sup>20</sup> Bkz. "Safety in The Turkish Straits", aynı CD.

yürürlüğe girmeden önce, vuku bulmuştur. 1950 yılına kadar Boğazlar'da yılda ortalama bir kaza görülürken<sup>21</sup>, son 40 yılın kaza ortalaması yılda 11'dir. Ancak, 1988 yılından itibaren dramatik olarak bu sayıda da bir artış yaşanmış ve 1991 yılında 57 kaza ile rekor seviyeye ulaşılmıştır. Transit geçiş yapan gemilerden kaynaklanan kaza sayısı da 1988'de 7 iken, 1992'de 37'ye yükselmiştir<sup>22</sup>.

Montreux Sözleşmesi imzalandığı tarih ile 1990'lı yıllara ait Boğazlar trafiği arasındaki karşılaştırılmayacak kadar büyük olan bu fark, Türkiye'yi ister istemez seyrüsefer ve çevre güvenliğini sağlamak için, düzenlemeler yapmaya zorlamıştır. Artan trafikle birlikte, özellikle son yıllarda artan deniz kazaları da bu düzenlemenin ne kadar haklı olduğunu ortaya koymuştur. Çünkü, özellikle tanker kazaları Boğazlar'ın uzun süre trafiğe kapalı olmasını da beraberinde getirmektedir. Türkiye'yi böyle bir düzenlemeye iten sebeplerden birisi de, özellikle 1991 yılından sonra Karadeniz Bölgesi'nde yaşanan gelişmelerin, Boğazlar'ın trafik yükünde, yakın zamanda önemli bir potansiyel artış olacağını ortaya koymuş olmasıdır.

### c. Potansiyel Artıştan Kaynaklanan Nedenler

Boğazlar'daki trafik hacmi son yıllarda tehlikeli ve kritik bir seviyeye ulaşmasına rağmen, bu miktarın aşağıda sıralanan faktörler sebebi ile yakın gelecekte daha da artması beklenmektedir. Bu potansiyel artışın Boğaz trafiğine getireceği olumsuz yük ve bu artışla paralel artacak riskleri azaltmak, tüzüğün hazırlanışının bir diğer önemli gerekçesidir.

Türk Boğazları Bölgesi'nde potansiyel artışa sebep olması muhtemel gelişmeler aşağıda iki ayrı başlık altında incelenmiştir.

<sup>21</sup> İsmail Soysal, "Boğazlar Sorunu ve Türkiye-Rusya İlişkileri", Cumhuriyet (Gazetesi), 8 Temmuz 1994, s.8.

<sup>22</sup> Bkz. "Safety in The Turkish Straits", aynı CD.

### (1) Türk Boğazları'nın Hinterlandındaki Büyüme

1991 yılı sonunda Sovyetler Birliği'nin resmen dağılması, Türk Boğazları'nı yakından ilgilendiren önemli bir gelişmenin de yaşanmasına sebep olmuştur. SSCB'nin dağılması ile Karadeniz'e kıyısı olan bağımsız devletlerin sayısında önemli bir artış yaşanmış, bu da Boğazlar trafiği üzerinde olumsuz bir etki yapmıştır. Nitekim, Bulgaristan ve Romanya'nın yanı sıra, Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla ortaya çıkan Ukrayna, Moldova, Rusya Federasyonu ve Gürcistan da Karadeniz'e doğrudan kıyıda devletler olmuşlardır. Böylece, tarihte ilk kez 6 devlet aynı anda Türk Boğazları'nın açıldığı Karadeniz'e doğrudan kıyıda ülkeler haline gelmiştir.

Ayrıca Azerbaycan ve Ermenistan Karadeniz'e doğrudan kıyıda olmamakla birlikte, bu denizle yakından ilgili devletlerdir. Aynı zamanda, Orta Asya Türk cumhuriyetleri: Türkmenistan, Özbekistan, Kazakistan, Kırgızistan ve Tacikistan'ın deniz yoluyla dünyaya açılmaları genelde Karadeniz'le mümkündür. Bu durum, Karadeniz'le ve bu denizin tek çıkışı olan Türk Boğazları ile ilgili devlet sayısını 13'e yükseltmektedir<sup>23</sup>.

Nitekim, son yıllarda Volga-Baltık ve Don-Volga kanallarından Akdeniz'e yönelik deniz trafiğinde önemli bir artış yaşanmıştır. Bu durum özellikle, SSCB'nin yıkılması sonrasında ortaya çıkan yeni cumhuriyetlere yönelik deniz trafiğindeki artış sebebiyle yaşanmıştır. Bu cumhuriyetlerin her biri kendi gemileriyle artık ticaret yapmayı hedeflediklerinden bu sayı daha da artma eğilimindedir. Karadeniz'e yeni sahil devletler haline gelen 6 ülke ve dolaylı olarak kullanacak 7 ülkenin ekonomik durumlarındaki iyileşme ve dış ticaretlerindeki artışa paralel, bu ülkelerden Boğazlar'a yönelik gemi trafiğinde de paralel artış gerçekleşecektir. Mesela, özel sektör 1992 yılında Azerbaycan'la 10 nehir gemisi yapımı, Kazakistan'la da deniz taşımacılığı anlaşması gerçekleştirmiştir. Türkmenistan ile Kasım 1994 tarihinde dış ticaretinin Trabzon limanı üzerinden yapılması üzerine anlaşma imzalanmıştır. Bütün bunlar, özellikle Hazar'a kıyısı

<sup>23</sup> Rifat Öztürk, *Tarihi Gelişim İçinde Türk Boğazları ve Yeni Oluşumların Işığında Geleceği*, İstanbul 1993, s.13-14.

bulunan yeni Türk cumhuriyetlerinin Don-Volga bağlantısını kullanarak Boğazlar üzerindeki trafiği artıracaklarını ortaya koymaktadır<sup>24</sup>.

Türk Boğazları'nın hinterlandı ve kullanıcılarının sayısındaki bu artış sadece eski Doğu Bloku ülkeleri ve Orta Asya Türk cumhuriyetleri yönünde gerçekleşmemiştir. Türk Boğazları'nın her şeye rağmen, dünyanın en önemli ve en işlek doğal su yollarından biri olma niteliğini koruyacağını ortaya koyan ikinci bir gelişme de, 25 Eylül 1992 tarihinde Main-Tuna ve Tuna-Ren iç su yollarının birbiriyle bağlantılı hale getirilmesidir<sup>25</sup>. Boğaz trafiğinde önemli bir artışa sebep olacak, Main-Tuna ve Tuna-Ren iç su yollarının birbiriyle bağlantılı hale getirilmesi ile, Hollanda'nın Amsterdam şehrinden hareket eden bir geminin Avrupa iç su yolu ile Romanya'nın Karadeniz'deki Köstence limanına gelmesi mümkün hale gelmiştir. 171 km uzunluğunda ve 16 havuzdan oluşan Main-Tuna bağlantısı ile 15 ülkeyi kapsayan ve 34.488 km uzunluğuna erişen Avrupa İç Su Yolları ağına 2860 km.lik Tuna Nehri de dahil olmuştur<sup>26</sup>.

1921 yılında ilk kez gündeme getirilen ve Almanya'nın uzun yıllardan beri en büyük rüyalarından biri olan bu proje, 71 yılda yaklaşık 3.4 milyar dolar harcanarak gerçekleştirilebilmiştir. 55 metre genişlik ve 4 metre derinliğe sahip olan kanal 3300 tonluk gemilerin geçişine imkan tanımaktadır<sup>27</sup>. Küçük tonajlı gemilerin kullandığı/kullanacağı bu su yolu ile Boğazlar trafiğindeki küçük tonajlı gemi sayısında bir artış yaşanmaya başlamıştır. Ayrıca, küçük tonajlı gemilerin bu su yolu vasıtasıyla taşıyıp Karadeniz limanlarında biriktirdiği yüklerin dünyanın okyanus aşırı bölgelerine büyük gemiler ile taşınması projeleri de Türk Boğazları'ndaki büyük gemi trafiğinde artışa sebep olacaktır<sup>28</sup>.

Böylece, Boğazlar Don-Volga, Volga-Baltık kanalları ile Karadeniz'e kıyı olmayan Orta Asya ve Baltık ülkelerini Karadeniz'i kullanabilen ülkeler haline getirirken, Main-Tuna Kanalı Karadeniz'e kıyısı bulunmayan 15 Avrupa ülkesini dolaylı olarak

<sup>24</sup> Atakan Gül, Ayfer Yazgan Gül, *Avrasya Boru Hatları ve Türkiye*, İstanbul 1995, s.70.

<sup>25</sup> Rifat Uçarol, *aynı eser*, s.198.

<sup>26</sup> **Deniz Ticareti**, Temmuz 1996, s.19.

<sup>27</sup> Rifat Öztürk, *aynı eser*, s.13-14.

<sup>28</sup> **Deniz Ticareti**, 1994, Sayı 1, s.19.

Karadeniz'i kullanabilecek ülkeler haline getirmiştir. Boğazlar'ın ve Karadeniz'in tarihi boyunca ilk kez yaşadığı, hinterlandındaki bu genişleme yakın zamanda Boğazlar üzerindeki trafik artışını da beraberinde getireceğinden, Boğazlar'da yeni sorunlar yaşanması kaçınılmaz olacaktır. Türkiye, yeni düzenlemeler ile Boğaz trafiğini belirli bir çizgiye oturtarak, ticari gemilerin geçişlerine kısıtlama getirmeden, ancak geçişlerini düzenleyerek seyrüsefer güvenliğini sağlamayı hedeflemiştir.

## (2) Hazar Petrollerinin Boğazlar'dan Taşınmasına İlişkin Projelerin Etkisi

Türk Boğazları Bölgesi'nde gemi trafiğinin artmasına, aynı zamanda Boğazlar trafiğinin aksamasına ve seyrüsefer tehlikesinin artmasına sebep olacak bir diğer önemli gelişme ise, 2010 yılına kadar tam kapasite üretime geçirilmesi planlanan Azeri ve Kazak petrollerinin dünya piyasalarına Boğazlar üzerinden pazarlanması girişimleridir.

Söz konusu projeye göre Azeri ve Kazak petrolü boru hatlarıyla Rusya'nın Novorossisk limanına taşınacak, oradan da Boğazlar yolu kullanılarak petrol uluslararası piyasalara ulaştırılacaktır. Bu konuda henüz kesin rakamlar belli olmamakla birlikte, "BP, AMOCO, Penzoil ve BOTAS'ın oluşturduğu 'Ortak Çalışma Grubu'nun hazırladığı bir raporda, Azeri, Rus ve Kazak petrollerinin dünya pazarlarına ihracınının Boğazlar yolu ile olduğu düşünüldüğünde, halihazır trafiğin yılda 100-milyon ton artacağı hesaplanmıştır."<sup>29</sup>

Boğazlar'da mevcut trafiğin ortaya çıkardığı problemler göz önüne alındığında, Boğazlar'ın söz konusu petrol taşımacılığı için transit yol olarak kullanılamayacağı anlaşılmaktadır. Boğazlar halihazırda Rusya'nın neredeyse petrol üretiminin yarısını ihraç ettiği Kuzey rotası içerisindeki en önemli halkayı oluşturmaktadır. Rusya, Boğazlar yoluyla her yıl yaklaşık 30-35 milyon ton petrolünü dünyaya pazarlamaktadır. Şayet Hazar petrolleri için de Kuzey rotası kararı alınırsa, bu miktar 2010 yılına kadar ikiye

<sup>29</sup> Cengiz Çandar, "Boğaz Petrol Güzergahı Olmaktan Çıkarılmalı...", Sabah (Gazetesi), 15 Mart 1994, s.13.

katlanacak ve yılda ortalama 35-40 milyon ton ek petrol daha Boğazlar'dan taşınacaktır. Bu miktar ilerleyen yıllarda daha da artacaktır.

Bu durum gemi trafiğinde de önemli bir artışa sebep olacaktır. Mesela, her yıl 36 milyon ton petrolün orta büyüklükteki 25 bin ton kapasiteli tankerlerle taşındığı varsayılırsa, bunun için yılda 1.460 tankere ihtiyaç vardır ki, bu da Boğaz trafiğine 2.920 (her gemi petrol yükletmek için de Boğazlar'dan geçeceğinden) yeni geçişin eklenmesi demektir. Şayet 10 bin tonluk daha küçük tankerlerle taşıma gerçekleşirse, bu durumda da 6400 yeni geçiş söz konusu olacaktır. Şayet petrolün 100 bin tonluk dev tankerlerle taşındığı varsayılırsa, bu durumda 360 tankere ihtiyaç vardır, bu da yılda Boğazlar'dan 720 geçiş anlamına gelir. Başka bir deyişle, her gün iki dev tankerin İstanbul Boğazı'ndan geçmesini gerektirir<sup>30</sup>.

Azerbaycan'ın Hazar petrollerinin yanı sıra, Kazak petrolünün de Novorossisk limanı üzerinden Karadeniz'e, oradan da Boğazlar'dan taşınması söz konusu olduğunda, tanker trafiğinde de patlama yaşanacaktır. Zira, Kazakistan'ın Tengiz bölgesinden çıkarılacak petrolün yavaş yavaş artırılarak yılda 35-40 milyon tona çıkartılması hedeflenmektedir. Bu durumda kaba bir hesaplama Rusya, Azerbaycan ve Kazakistan'a ait yılda yaklaşık 120 milyon ton petrol Boğazlar'dan taşınacak ve günde en az 12 büyük tanker karşı karşıya gelecek demektir<sup>31</sup>. Bu da kaza riskinin ve Boğazlar Bölgesi'ne yönelik tehdidin katlanması anlamına gelmektedir.

Oysa, Türkiye'nin büyük tankerlerin Boğazlar'dan geçişleri karşısında bu kadar hassas olmasının haklı gerekçeleri bulunmaktadır. Bu güne kadar Boğazlar'da gerçekleşen kazalar arasında en tehlikelileri ve bölgeye en çok zarar verenleri tanker ve tehlikeli madde taşıyan gemiler olmuştur. 1979 yılında Romen bandıralı Independenta tankeri ile Yunan bandıralı yük gemisi arasındaki çarpışmada meydana gelen patlamada, İstanbul'un Kadıköy bölgesinde binlerce evin camı kırılmış, 95 bin ton ham petrol Boğaz'a akmış ve Boğaz sularındaki yangın haftalarca sönmemiştir. Yine, 1991 yılında Güney Kıbrıs Rum

<sup>30</sup> Turkey and Turkish Foreign Policy (CD), "Caspian Sea Oils", Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı Yayınları, Ankara 1996.

<sup>31</sup> Gündüz Aybay, aynı eser, s.24.

bandıralı iki geminin çarpışması sonucunda, Nassia isimli tankerde bulunan 98 bin 600 ton ham petrolün, denize dökülen 13 bin 500 tona yakını 4 gün sonunda, ancak söndürülebilmiştir. Her iki kazanın çevreye verdiği zarar ise, son derece büyük olmuştur<sup>32</sup>.

Bu tür kazalar Türkiye'nin, 12 milyonluk İstanbul ve Çanakkale yerleşim birimlerinin içinden geçen Boğazlar trafiğinde tehlikeli madde ve petrol taşıyan ticari gemilere karşı hassas olmasına sebep olmuştur. Buna karşılık tanker kazalarının toplam kazalar içerisindeki payı hiç de azımsanacak gibi değildir. 1 Mayıs 1982 ile 30 Nisan 1994 tarihleri arasında Türk Boğazları Bölgesi'nde vuku bulan toplam 207 kazanın 35'inde tankerler yer almıştır<sup>33</sup>.

Türkiye, bu sebeple yeni tüzük ile tankerler de dahil tehlikeli madde taşıyan büyük gemilerin geçişlerine özel 1994 tarihli tüzük ile yeni düzenlemeler getirmiştir. Bu tür tankerlerden biri Boğazda iken diğerlerinin girişine izin vermemek veya geçiş esnasında Boğazın ters yöndeki trafiğini tamamen kapatmak gibi. Türkiye, böylece Montreux Sözleşmesi'nde yer alan serbest geçiş hakkını engellemeden, seyrüsefer güvenliğini sağlayıcı tedbirler almayı arzulamıştır.

Türkiye, petrol şirketleri Novorossisk konusunda karar alsalar bile, kaza sayısında önemli düşüşe sebep olan yeni tüzüğün delinmesine göz yummayacağını açıklamıştır. Türkiye'nin Ekim 1995'te Azeri "erken üretim petrolü" için Bakü-Supsa ve Bakü-Novorossisk hatlarını kabul etmesi, Türkiye'nin bu politikaları ile çelişiyor gözükse de, Türkiye Bakü-Supsa hattından pompalanacak tüm petrole talip olarak, erken üretimin Boğazlar trafiği üzerinde olumsuz etki yapmasını önlemeye çalışmıştır. Türkiye, 5 milyon tonla sınırlı bu petrolü yerel ihtiyacı karşılamakta kullanmayı planlamaktadır<sup>34</sup>. Yani erken üretimi, tam kapasite üretime projeksiyon tutmak için kullanmak doğru bir yaklaşım olmayacaktır.

<sup>32</sup> Deniz Ticareti, Temmuz 1996, s.19.

<sup>33</sup> Saim Oğuzülgen, "The Importance of Pilotage Services in The Turkish Straits For The Protection of Life, Property and The Environment", Turkish Straits New Problems New Solutions, İstanbul 1995, s.113 vd.

<sup>34</sup> Bkz. "Caspian Sea Oils", aynı CD.



## 2. Çevre ve Can Güvenliğine Yönelik Tehditlerden Kaynaklanan Nedenler

Türk Boğazları'nda artan trafik ve kazaların seyrüsefer üzerine yaptığı olumsuz etkiler, aslında çevre ve can güvenliği için de geçerlidir. Potansiyel artışın seyrüsefer güvenliğine getirdiği tehditler de, aynı şekilde çevre ve can güvenliği üzerindeki tehditleri artırmaktadır. Bu sebeplerle Türkiye, Boğazlar Tüzüğü ile seyrüsefer güvenliğinin, yanı sıra çevre ve can güvenliğinin de sağlanmasını hedeflemiştir.

### a. Can Güvenliğine Yönelik Tehditlerden Kaynaklanan Nedenler

Türkiye'nin bu tür tedbirleri alması, aslında kaçınılmazdır. Zira, uluslararası denizcilik trafiğinin en yüksek olduğu su yollarından birisi olan Türk Boğazları'nda, trafiğin büyük çoğunluğunu ticari gemiler, balıkçı gemileri ve yerel gemiler oluşturmakla beraber, Boğazlar'dan petrol, sıvılaştırılmış petrol gazı (LPG), sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG), kimyasal ve patlayıcı maddeler gibi, insan ve çevre güvenliği açısından son derece riskli maddeler de taşınmaktadır.

Oysa, 1936 Montreux Sözleşmesi'ne göre, çok keskin ve kör dönüşleri olan Boğazlar'da isteyen gemiler kılavuz almadıkları gibi yük bildirme zorunlulukları da bulunmamaktadır. Bu durumdan faydalanan ticari gemiler, nükleer ve kimyasal maddeler, amonyak, toksit ve atık maddeler gibi çok tehlikeli kargolarını bildirmeden geçmektedirler. Buna karşılık, 1 Temmuz 1994 tarihinde yeni tüzük yürürlüğe girene kadar her beş gemiden sadece biri kargo bildiriminde bulunurken, her üç gemiden sadece biri kılavuz kaptan almaktaydı<sup>35</sup>.

Türkiye'nin kargoları hakkında bilgi sahibi olmadığı bu gemilerin, trafiği de düzenlenmediğinden ortaya çıkan ve çıkması muhtemel kazalarda gerek Boğazlar gerekse İstanbul Boğazı'nın ikiye ayırdığı 12 milyon nüfuslu İstanbul şehri büyük tehlikelerle yüz

<sup>35</sup> "Safety in the Turkish Straits", aynı CD.

yüze kalmaktadır. Türkiye yeni bir tüzük ile, kargo bildirimini şart koşarak, deniz trafiğini de yükün tehlike durumuna göre düzenlemeyi hedeflemiştir. Böylece, özellikle İstanbul Boğazı'nın içerisinden geçtiği ve 12 milyon kişinin yaşadığı İstanbul halkının can güvenliğini de sağlama koşulları elde edilmiş olacaktır<sup>36</sup>.

Çünkü, 1952-1992 yılları arasında meydana gelen 444 deniz kazası incelendiğinde, 332 adedinin yani yüzde 75'nin İstanbul Boğazı Bölgesi'nde, 31 adedinin Marmara Denizi Bölgesi'nde, 81 adedinin de Çanakkale Boğazı Bölgesi'nde meydana geldiği görülmektedir. Bu rakamlar İstanbul Boğazı'nda her üç ayda ortalama bir büyük kaza olduğunu ortaya koymuştur<sup>37</sup>. Türk Boğazları olarak adlandırılan bölge içerisindeki en riskli ve kritik bölge olan İstanbul Boğazı'ndaki kaza sayısı artan gemi trafiği ile beraber son yıllarda daha da artmıştır. İstanbul Boğazı bölgesinde 1989 yılında 15, 1990 yılında 38, 1991 yılında 56 deniz kazası meydana gelmiştir. Kazalar mevki olarak da incelendiğinde, şehrin yerleşim birimlerine yakın bölgeler olan Kandilli ve Yeniköy açıklarıyla, Kuzey ve Güney girişlerinde gerçekleştiği görülmektedir<sup>38</sup>.

Yine, İstanbul Boğazı'nın iki yakasının yerleşim birimlerinden oluşması ve bazılarının kıyı şeridine kadar inmesi, kıyıya çarpma veya karaya oturma şeklindeki deniz kazalarını da tehlikeli hale getirmektedir. Oysa, son yıllarda yaşanan kazaların yaklaşık yüzde 30'u bu şekilde gerçekleşmiştir<sup>39</sup>.

Bu kazalar arasında bazılarının büyük ölümlerle sonuçlanmamasıyla ilgili getirilen tek açıklama ise "şans"dır. Uzmanlar, 1994 yılında meydana gelen Nassia tankeri faciasının biraz daha güneyde meydana gelmesi veya o günlerde lodos fırtınası esmemesi halinde, bir facianın kaçınılmazlığına işaret etmektedirler. Zira petrolün yanmasıyla ortaya çıkan karbondioksit, karbonmonoksit ve kükürtdioksit gazları asit yağmurlarına sebep

<sup>36</sup> "Safety in the Turkish Straits", aynı CD.

<sup>37</sup> Seyfettin Saraçoğlu, "İstanbul Boğazı'ndan Geçiş Özel Uzmanlık Gerektirir", Deniz Ticareti, 1994, Sayı 2, s.65.

<sup>38</sup> Deniz Ticareti, 1994, Sayı 1, s.57.

<sup>39</sup> Saim Oğuzülgen, aynı eser, s.124.

olabilirler. Hava hafif yağışlı olduğunda kükürtdioksit çok çabuk sülfirik aside dönüşür ve bu da düştüğü yeri yakar<sup>40</sup>.

Yine, 1979 yılında meydana gelen ve çarpışmadan kaynaklanan patlama sesiyle çevredeki binlerce evin camlarının kırılmasına sebep olan Independenta tankeri kazasında da benzer bir tehlike söz konusu olmuştur. Kazalar arasında toplu ölümlerle sonuçlanması ihtimali yüksek bir diğer kaza da 1988 yılında, demirlemiş Türk tankerine çarpan, Panama bandıralı tonlarca sıvılaştırılmış amonyak gazı taşıyan tanker kazası sırasında yaşanmıştır. Rüzgarın kuzeyden esmesi sonucu binlerce ton amonyak gazı Marmara Denizi üzerine yayılmış ve “şans eseri” toplu ölümler olmamıştır<sup>41</sup>.

Türkiye yeni düzenleme ile, 12 milyon kişinin yaşadığı İstanbul'da can güvenliğini artırma ve şehrin zengin tarihi mirası ve çevre güzelliğine sahip çıkma endişesi de taşımıştır. Bu açıdan Türkiye, dar ve keskin dönüşlere sahip Boğazlar'da manevra kabiliyeti sınırlı petrol ve tehlikeli madde taşıyan büyük gemilere karşı haklı olarak daha da hassasiyet göstermiş ve büyük gemiler için özel düzenlemeler hedeflemiştir.

## **b. Çevre Güvenliğine Yönelik Tehditlerden Kaynaklanan Nedenler**

Bu güne kadar Boğazlar'da meydana gelen kazalar "şans" eseri toplu ölümlere sebep olmadıysa da, bunu Boğazlar'ın ekolojik dengesi için söylemek oldukça zordur. Zira Boğazlar, Karadeniz'den Akdeniz'e geçiş yapan bütün "vahşi hayatın" da geçiş yoludur. Ancak son dönemlerde Boğaz'da artan kirlenme bütün bu vahşi hayat akışını durdurmuştur. Denizdeki kirlenme, Boğazlar'daki balık akışının geçmiş seviyesinin 1/60'ine düşmesine sebep olmuştur. Kirliliğin artması halinde bazı türlerin tamamen tükenmesi dahi söz konusudur<sup>42</sup>. Yaşanan bu çevre kirlenmesi sebebiyle, Marmara Denizi

<sup>40</sup> Milliyet (Gazetesi), “Asit Yağmuru Tehlikesi”, 15 Mart 1994, s.17.

<sup>41</sup> Deniz Ticareti, Temmuz 1996, s.23.

<sup>42</sup> “Safety in the Turkish Straits”, aynı CD.

yoluyla Akdeniz ile Karadeniz arasında balıkların transit yolu olan Boğazlar, şimdi bir nevi bariyer görevi görmektedirler<sup>43</sup>.

Tabii bu kirlenmede son yıllardaki tanker kazaları sebebiyle yaşanan petrol ve amonyak sızıntısı ilk sırayı almaktadır. Deniz yüzeyine yayılan bu artıklar, denizin hava ile temasını kestikleri için denizde çözülmüş mevcut oksijenin azalmasına sebep olmuşlardır. Bu durum da, bitki ve canlılar üzerinde olumsuz etki yapmıştır<sup>44</sup>. Yine çarpışma ve batma sonrası ortaya çıkan karbon, karbondioksit ve kükürtdioksit gibi zehirli gazlar veya deniz içindeki oksitlenme, denizdeki oksijeni azalttığından canlıların tükenmesinde rol oynamaktadır<sup>45</sup>.

Özellikle tanker kazaları sonrasında yüzeye yayılan petrol yandıkça, suyun dibine çökerek, balık yuvalarını ve yumurtalarının da ölmesine sebep olmaktadır. Yine petrol ufak damlacıklar haline gelerek, deniz suyuna nüfuz ettiğinden, balıkların solungaçlarına girerek ölmelerine yol açmaktadır<sup>46</sup>. Nitekim, 1994 yılındaki Nassia tankeri kazası sonrasında 6 yunus balığının ölerik, Çatalca'nın Karaburun beldesi sahillerine vurduğu tespit edilmiştir<sup>47</sup>. Petrol türevlerinin deniz dibine çökmesiyle meydana gelen zararların etkisinin yaklaşık 40 yıl sürdüğü belirtilmektedir. Bazı petrol türevlerinin balık etinde birikmesinin de, insanlarda kansorejen etkisi yapabileceği vurgulanmaktadır<sup>48</sup>. Bunun yanı sıra, yüzeydeki artıkların bir çok kuş türünün de ölümüne sebep olduğu görülmektedir. Mesela, Nassia tankeri kazası sonrasında 150 kadar değişik türlerde kuşun petrol artıkları sebepleri öldükleri belirlenmiştir<sup>49</sup>.

Yine, gemilerden Boğazlar'a boşaltılan artık ve atıklar ile sızıntılar da deniz kirliliğinde önemli bir rol oynamaktadır. Bununla birlikte Boğazlar'dan geçiş yapan 40 bin kadar geminin bacalarından çıkan gazlar da başka bir kirlenme sebebidir. Bu gazlar hem

<sup>43</sup> Bayram Öztürk, "The Istanbul Strait, A Closing Biological Corridor", Turkish Straits New Problems New Solutions, İstanbul 1995, s.147.

<sup>44</sup> Hürriyet (Gazetesi), "Boğaz'da Ekolojik Felaket", 22 Mart 1994, s.15.

<sup>45</sup> Bkz. Bayrak Öztürk, aynı eser, s.149-153.

<sup>46</sup> Milliyet, "Asit Yağmuru Tehlikesi", 15 Mart 1994, s.17.

<sup>47</sup> Sabah (Gazetesi), "Altı Yunus Öldü", 18 Mart 1994, s.5.

<sup>48</sup> Milliyet, "Balıklar Petrol Tankeri İstemiyor", 17 Mart 1994, s.19.

<sup>49</sup> Bkz. Bayrak Öztürk, aynı eser, s.149-151.

hava kirliliğini artırmakta, hem de yağmurlarla birlikte geri dönerek deniz kirlenmesinde artışa sebep olmaktadır. Gemilerin bu şekilde havayı kirlenme oranları, büyüklüklerine, yakıt kalitelerine ve motor kapasitelerine göre değişmektedir.

Türkiye yeni bir tüzük ile, bu kirlenmeyi azaltmaya, ekolojik dengeyi korumaya yönelik tedbirler de almayı hedeflemiştir. Bunu tüzük kapsamında, gerek kazaları önleme girişimleriyle, gerekse kirlenmeye sebep olan gemilere verilecek cezalarla sağlamaya çalışmıştır. Aslında Türkiye, bu konuda tedbirler almakta geç bile kalmıştır. Halihazırda gemi kazalarının ve çevreye verdiği zararın önlenmesine yönelik 14 tane uluslararası anlaşma söz konusudur. Bunların büyük çoğunluğu da tanker kazaları ve petrolün çevreye verdiği zararlar ile ilgilidir<sup>50</sup>. 1958 yılında yürürlüğe giren Denizlerin Petrolden Kirlenmesini Önleme Uluslararası Sözleşme, 1962 yılında yürürlüğe giren Açık Denizler Sözleşmesi, 1975 yılında yürürlüğe giren Açık Denizlerde Petrol Kirlenmesi Olaylarına Müdahale ile İlgili Uluslararası Sözleşme ve 1983 yılında yürürlüğe giren Gemilerden Kaynaklanan Kirlenmenin Önlenmesi İçin Uluslararası Sözleşme bu anlaşmalardan sadece bir kaçını oluşturmaktadır.

Kısaca, Türk Boğazları'nda artan gemi trafiği ve bunun beraberinde getirdiği seyrüsefer, çevre ve can güvenliği ile ilgili yukarıda belirtilen problemler, Türkiye'yi Boğaz trafiğini düzenleyecek ve kaza riskini en aza indirecek düzenlemeler yapmaya zorlamıştır.

## **B. 1994 BOĞAZLAR TÜZÜĞÜ VE YAPILAN ÇALIŞMALAR**

### **1. Yeni Trafik Düzeni İçin Yapılan Çalışmalar**

Türk Boğazları Bölgesi'nde hızla artan gemi trafiğinden kaynaklanan problemlerin halledilmesi için, geniş çaplı yeni bir tüzük hazırlanması ile ilgili ilk teklifler 1960'lı yılların sonlarına doğru ortaya çıkmaya başlamıştır. Nitekim, 1968 yılında Yüksek Denizcilik

<sup>50</sup> Bkz. Gün Kut, aynı eser, s.158-161.

Okulu Mezunları Derneği (YDOMD) tarafından, yeni bir tüzük teklifi gündeme getirilmiştir. Türkiye Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği (TUGKD) tarafından da 1987 yılında "Türk Boğazları'ndan Geçiş ve Çevre Güvenliği" konulu bir rapor hazırlanmış<sup>51</sup> ve bununla birlikte incelenmek üzere Ulaştırma Bakanlığı'na "Türk Boğazları'nda Trafik Ayırım Şeması" adıyla rapor şeklinde sunulmuştur<sup>52</sup>.

Türk Boğazları ile ilgili olarak yeni bir tüzük çalışmasında bulunması için 30 kişilik bir heyet, nihayet 1990 yılında kurulmuştur<sup>53</sup>. Bu arada, yeni tüzüğün en önemli bölümlerinden birini oluşturacak radar kontrollü trafik ayırım şemasının hazırlanması yönündeki girişimlere de 1991 yılında başlanmıştır<sup>54</sup>.

Her iki konudaki çalışmalar devam ederken, 12 Kasım 1992 tarihinde İstanbul'da "Uluslararası Denizde Güvenlik Konferansı" adıyla, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) yetkililerinin de katıldığı geniş katılımlı bir uluslararası konferans, Deniz Ticaret Odası, Deniz Hukuku Derneği, Kılavuz Kaptanlar Derneği, Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği ve Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları Derneği'nin ortak girişimi ile gerçekleştirilmiştir<sup>55</sup>.

Yeni bir tüzük hazırlanması ile ilgili, 1968 teklif ve konferanslar dizisi, 1993 yılının sonlarına doğru son bulmuştur. 1990 yılında yeni bir tüzük hazırlamakla görevlendirilen 30 kişilik heyet, bu konudaki çalışmalarını 1993 yılı sonunda tamamlamış ve Boğazlar trafiğini düzenleyecek yeni tüzük hazırlanmıştır<sup>56</sup>. Tüzük bu aşamadan sonra, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nün onayına sunulmuştur.

<sup>51</sup> Mahmut Karaman, "Türk Boğazlarından Geçiş Güvenliğine Yönelik Düzenlemelerin ve Önlemlerin İrdelenmesi", Türk Denizciliğinin Sorunları Semineri Sonuç Raporu, Gölçük 1996, Tebliğ No.11, s.2.

<sup>52</sup> Gündüz Aybay, "On The Power Of Turkey To Regulate Free Passage Through The Straits", Turkish Straits New Problems New Solutions, İstanbul 1995, s.53.

<sup>53</sup> Mahmut Karaman, aynı eser, s.2.

<sup>54</sup> M. Deniz Vanık, "Boğazlar'ın Hukuki Rejimi, Türk Boğazları ve Seyir Güvenliği", Milliyet, 1 Ekim 1994, s.15.

<sup>55</sup> International Conference On Maritime Safety - 12 November 1992, İstanbul 1993, s.2.

<sup>56</sup> Mahmut Karaman, aynı eser, s.2.

uygulamanın yürürlüğe girebilmesi için, karar alındıktan sonra üzerinden en az 6 ayın geçmesi gerektiği şeklindeki kuralı sebep olmuştur.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ise, 13-24 Kasım 1995 tarihlerinde Londra'da yapılan 19. Genel Kurul toplantısında, daha önce Deniz Güvenliği Komitesi'nde onaylanan, Türk Boğazları'ndaki Trafik Ayırım Şemaları'na ilişkin kararı kabul etmiştir. Denizlerde Çatışmanın Önlenmesine Dair Uluslararası Düzenlemeler Sözleşmesi<sup>60</sup> (COLREG/72)'nin 10. maddesi çerçevesinde Türkiye tarafından geliştirilen Trafik Ayırım Şemaları ile bunlara ilişkin IMO kural ve tavsiyeleri de böylece Genel Kurul'da onaylanmıştır. Bu şekilde "tüzüğe uluslararası bir ağırlık kazandıracak olan IMO süreci"<sup>61</sup> de tamamlanmıştır. Zira, IMO, BM tarafından onaylı bir örgüttür. Milletlerarası hukuki varlığı olan bu örgütün kabul ettiği ilkeler de "milletlerarası geçerlilik"<sup>62</sup> kazanmaktadırlar.

Türkiye, Montreux Sözleşmesi'nden tam 58 yıl sonra neden böyle bir tüzüğe ihtiyaç duyduğunu, "Türk Boğazları'ndan geçen gemilerin sayısında son yıllarda izlenen büyük artış, hızlı teknolojik gelişmeler sonucu gemi ebatlarının giderek büyümesi ve nihayet Türk Boğazları'ndan geçen gemiler arasında yamı, patlayıcı, zehirli ve diğer tehlikeli yük taşıyanların oranının yükselmesi Türkiye'yi bazı düzenlemeler yapmaya yöneltti"<sup>63</sup> gerekçesiyle açıklamış ve bu gerçeği IMO'da "Boğazlar'da seyrüsefer... gemiler, güvenlik, çevre ve yerel yerleşimciler için giderek büyüyen bir risk arz etmektedir"<sup>64</sup> şeklinde onaylatmıştır.

<sup>60</sup> COLREG/72, IMO'nun 4-20 Ekim 1972 tarihleri arasında yapılan konferansında kabul edilmiş ve 1977 yılında yürürlüğe girmesi başlamıştır. Denizde çatışmaların önlenmesi için deniz trafiğinin şeritlere ayrılması temeline dayanan sözleşme, 38 maddedir. Sözleşmenin 10 ncu maddesinde deniz trafiği ayırım düzenlemelerine ilişkin bilgiler verilmektedir. Türkiye'nin de kabul ettiği COLREG/72, 29 Nisan 1978'de Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. 1981 yılında kurallarda yapılan bir takım değişiklikler de, 1983 yılında yürürlüğe girmiştir. 1 Mayıs 1998 tarihi itibarıyla 131 ülke imza sözleşmeyi imzalamıştır. (COLREG/72 hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Refik Akdoğan, Fikret Altınçubuk, *Denizde Çatışmayı Önlemeye Yönelik Uluslararası Kurallar*, Deniz Ticaret Odası, İstanbul 1995.)

<sup>61</sup> Cumhuriyet (Gazetesi), "Türkiye'nin İstekleri Kabul Edildi", 26 Mayıs 1994, s.17.

<sup>62</sup> Fahir Armaoğlu, "Rusya ve Boğazlar", Tercüman (Gazetesi), 28 Mayıs 1994, s.7.

<sup>63</sup> Bkz. "Safety in the Turkish Straits", aynı CD.

<sup>64</sup> "Safety in the Turkish Straits", aynı CD.

### C. 1994 TARİHLİ YENİ BOĞAZLAR TÜZÜĞÜ VE GETİRDİĞİ KURALLAR

Türkiye, 11 Ocak 1994 tarihinde Resmi Gazete'de yayınlanan, 1 Kasım 1994 tarihinde ulusal olarak, 24 Kasım 1994 tarihinden itibaren de uluslararası olarak yürürlüğe giren "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük" ile, konjonktürel değişim ve yeni gelişmeler sebebiyle artan ve giderek daha da artması muhtemel Boğaz trafiğinin ortaya çıkardığı seyrüsefer ve çevreye yönelik tehdit ve tehlikeleri bertaraf etmeyi ya da en düşük seviyeye indirmeyi hedeflemiştir. "Türkiye'nin uygulamaya koyduğu bu düzenlemelerin daha kapsamlıları, aslında Panama Kanalı ve Süveyş Kanalı, Malakka Boğazı ve Manş Denizi'nde çok daha önce uygulamaya konulmuşlardır"<sup>65</sup>.

Türkiye'nin söz konusu düzenlemeleri, "Montreux Sözleşmesi'nin 2. maddesinde yer alan, 'Barış zamanında ticaret gemileri, gece ve gündüz, bayrak ve yükü ne olursa olsun...hiç bir işlem olmaksızın, Boğazlar'dan geçiş ve geliş-gidiş serbestisinden yararlanacaklardır' hükmüyle çelişmeden, İstanbul ve Çanakkale şehirlerinin olası tehlikelerden korunmasını sağlayacak teknik tertip ve tedbirlerden ibaret"<sup>66</sup> şeklinde değerlendirilmiştir. 1994 tarihli yeni tüzük, Boğazlar trafiğini düzenleyen, ancak yukarıda etraflıca anlatılan sebeplerden dolayı yetersiz kalan 1982 tarihli İstanbul Liman Tüzüğü ve Çanakkale Liman Yönetmeliği'nin yerini almıştır.

Türkiye'nin Boğazlar trafiğini düzenleyen 1994 tarihli yeni tüzüğün, 1936 Montreux Sözleşmesi ve uluslararası sözleşmelere uyumluluğu konusunda gösterdiği bütün hassasiyete rağmen (bir sonraki bölümde detaylı olarak ele alınacak sebeplerden dolayı), yeni tüzük Boğazlar konusunda Soğuk Savaş sonrası dönemdeki en önemli tartışma konularından birini teşkil etmiştir.

<sup>65</sup> Eşref Cerrahoğlu, "Türk Boğazlarında Artan Tehlike", Deniz Ticareti, 1994, Sayı 2, s.8.

<sup>66</sup> M. Deniz Vanık, "Boğazlarımızda Seyir Güvenliği Düzenlemeleri ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi Açısından Bir Değerlendirme", Deniz Ticareti, Eylül/Ekim 1993, s.21-23.



## 1. 1994 Tarihli Yeni Boğazlar Tüzüğü ve Getirdiği Yeni Kurallar

1 Kasım 1994 tarihinde uluslararası olarak yürürlüğe giren "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük" isimli yeni düzenlemeler; "Amaç, Kapsam ve Tanımlar", "Genel Hükümler", "Boğazlar'dan Geçiş", "Boğazlar ve Marmara Bölgesi İçin Ortak Hükümler", "İstanbul Boğazı Deniz Trafik Ayrım Düzeni Bölgesine İlişkin Kurallar", "Çanakkale Boğazı Deniz Trafik Ayrım Düzeni Bölgesine İlişkin Kurallar" ve "Çeşitli Hükümler" başlıkları altında 7 bölüm ve toplam 59 maddeden oluşmuştur. Yeni tüzüğün getirdiği düzenlemelerin başlıcalarını şöyle özetlemek mümkündür;

- 1) Bu tüzük, Boğazlar ve Marmara Bölgesi'nde seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla deniz trafik düzenlemesini gerçekleştirmek için hazırlanmış olup, bu bölge içindeki bütün gemilere uygulanır (Madde 1).
- 2) Boğazlar ve Marmara Bölgesi'nde bulunan bütün gemiler, idarenin can ve mal güvenliği bakımından yürürlükteki mevzuata aykırı olmamak kaydıyla idarenin belirlediği ya da belirleyeceği her türlü seyir kurallarına, yapılacak uyarı ve denetimlere uymak zorundadır (Madde 5).
- 3) Deniz Trafik Ayrım Düzeni'nin uygulanması, denetlenmesi ve rapor sisteminin işlerliği için, İdare, Trafik Kontrol Merkezi ve trafik kontrol istasyonları kurar (Madde 11).
- 4) Tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 groston ve daha büyük gemilerin kaptan, donatan ya da acenteleri İstanbul ya da Çanakale Boğaz ağızlarına girişten en az 24 saat önce Trafik Kontrol Merkezi'ne yazılı olarak, geminin adı, bayrağı, çağrı işareti, tonajı, kalkış ve varış limanı, yükü, kılavuz kaptan talebi olup, olmadığı, seyrini sınırlayan yetersizlikler varsa bunları ve benzeri bilgileri ihtiva eden idarece belirlenmiş Seyir Planı I'e vereceklerdir. Marmara Denizi'nden kalkacak bu tip gemiler de kalkışlarından 6 saat önce

Bu tartışmaların zeminini de, tüzüğe uluslararası ağrılık onaylandığı IMO vereceklerdir (Madde 7).

- 5) Seyir Planı I'i vermiş olan ve teknik bakımdan gemisinin 6. madde de belirtilen uluslararası kurallara uygun olduğunu saptayan gemi kaptanları, Boğaz ağzına varışlarından 2 saat önce ya da Boğaz ağzına 20 mil kala (hangisi önce geręekleřirse) VHF ile Trafik Kontrol İstasyonu'na rapor mevkii ve Boğaz ağzına tahmini varış zamanları, seyrini sınırlayan yetersizlikler olup olmadığı, gibi bilgileri ihtiva eden Seyir Planı II vereceklerdir. Gemiler bundan sonra Trafik Kontrol İstasyonu tarafından verilecek bilgiyi gözönünde tutarak hareket edeceklerdir (Madde 8).
- 6) Boğazlar'a girecek boyu 20 metreden daha büyük gemiler, Boğaz ağzına 5 mil kala trafik kontrol istasyonuna, idarece belirlenmiş mevkii raporunu vereceklerdir (Madde 9).
- 7) Gemilerin Boğazlar'dan normal geğiş hızı karaya göre saatte 10 deniz milidir (Madde 17). Boğazlar'dan geğiş yapan gemiler zorunluluk olmadıkça önlerinde seyreden gemiyi geçmeyeceklerdir (Madde 18).
- 8) Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Sözleşmesi'nde tanımı yapılan "kumanda altında bulunmayan tekne" ile "manevra kabiliyeti sınırlı tekne"nin Boğazlar'dan geçmesi idarenin özel iznine bağlıdır (Madde 20).
- 9) Gemilerin belirlenmiş şeritler içinde seyretmelerinin zorunludur. Seyir sırasında şeritlerden taşan gemilere, 618 sayılı Limanlar Kanunu'nun 11. maddesi uyarınca ceza verileceği gibi IMO'ya ve bayrak devletine durumun ihbar edilir (Madde.25).

- 10) Boyu 150 metreden büyük gemilerin Boğazlar'dan geçiş yapabilmesi için, donatı ya da işleticisi tarafından seferin planlanması aşamasında, idareye gemi ve yükü hakkında bilgi verilmesi şarttır (Madde 29). Nükleer güç ile yürütülen ya da nükleer yük ve atık taşıyan gemiler, ilgili mevzuat uyarınca Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'ndan, tehlikeli, zararlı atık taşıyan gemiler de Çevre Bakanlığı'dan seferlerin planlanması aşamasında izin almak zorundadırlar (Madde 30).
- 11) Tehlikeli yük taşıyan bir büyük gemi (150 metreden büyük) Boğazlar'a girdiğinde, Boğaz'dan çıkıncaya kadar aynı nitelikte başka bir gemi içeri alınmayacaktır (Madde 42, 52).
- 12) Tüzük ile boyu 150 metreden büyük Türk gemileri kılavuz kaptan almak zorundadırlar. Yabancı bayraklı gemilerde kılavuz kaptan alma yönünde uyarılırlar (Madde 31).
- 13) İstanbul Boğazı'ndan hava çekimi 58 ve daha yüksek olan gemiler geçemeyeceklerdir (Madde 38).
- 14) İstanbul Boğazı'nda üst ana akıntı hızı 6 mil/saatin üstüne çıktığında ya da lodos nedeniyle kuvvetli orkoz akıntıları oluştuğunda hızı ne olursa olsun, tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler, Boğaz'a giremeyeceklerdir (Madde 40). Çanakkale Boğazı'nda akıntı hızı ile gemi hızı arasındaki fark 4 mil/saatin altında olan gemiler Boğaz'a giremeyeceklerdir (Madde 50).
- 15) Boğazlar'da görüş uzaklığı 1 mil ve altına düştüğünde, tehlikeli yük taşıyan ve büyük gemiler Boğaz'a giremeyeceklerdir. 0.5 mile düştüğünde deniz trafiği tek yönde açık tutulacak. 0.5 milin altına düştüğünde, Boğaz geçiş trafiği iki yöne de kapatılacaktır (Madde 41,51).

- 16) Boğazlar ve Marmara Bölgesi'nde denize moloz, safra, çöp, sintine balastı, evsel veya endüstriyel nitelikte atıklarla ekolojik dengeyi ve çevre sağlığını bozacak maddeler atılamaz, yağ ve benzeri kirletici maddeler denize basılamaz (Madde 33)<sup>67</sup>.

Boğazlar tüzüğü'nün diğer maddelerinde de yeni tüzük ile belirlenen Trafik Ayırım Düzeni'nin hatları belirlenerek, ayrıntılı bir şekilde coğrafi noktalar ile tanımlanmıştır<sup>68</sup>.

Boğaz trafiğine yeni düzenlemeler getiren tüzük, 1936 Montreux Sözleşmesi'ne uygun olarak ticari gemilerin geçişine herhangi bir sınırlama veya yasak getirmezken, ticari gemileri değişik kategorilere ayırarak güvenli seyrüsefer sağlanabilmesi için farklı kurallar getirmiştir. Yeni tüzüğe göre ticari gemiler: uzunluğuna, 150 metreden uzun; ağırlığına, 500 gross tondan ağır; yüksekliğine, 58 metreden yüksek; yüküne, nükleer veya tehlikeli madde taşıyan, şeklinde kategorilere ayrılmıştır.

Tüzük ile ayrıca gemilerinin hızlarına, rüzgar ve akıntının durumuna göre sınırlamalar getirilmiş ve görüş mesafesinin 0.5 metrenin altına düşmesi halinde de Boğazın trafiğe tamamen kapatılması kararlaştırılmıştır. Denizi kirleten gemilere cezalar getirilmiş, gemilerin yüklerini önceden bildirmeleri şartı da konulmuştur. Yeni tüzük ile getirilen en önemli düzenlemelerden birisi de, 150 metreden büyük gemilerin geçişlerinde manevra zorluğu dikkate alınarak Boğaz trafiğinin karşı yönde gelen gemilere kapatılması kararı olmuştur.

## 2. 1994 Tarihli Yeni Boğazlar Tüzüğü'nün 1982 Tarihli Tüzükten Farkları

1994 yılında yürürlüğe giren yeni Boğazlar tüzüğü, bir bakıma 1982 yılındaki limanlar tüzüğü'nün günün şartlarına göre uyarlanmasıdır. Ancak yeni tüzük, farklı olarak gemileri değişik sınıflara ayırmış, manevra zorluğunu dikkate alarak 150 metreden büyük

<sup>67</sup> Tüzüğü'nün metni için bkz. Resmi Gazete, "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Trafik Düzeni Hakkında Tüzük", 11 Ocak 1994, Sayı 21815.

<sup>68</sup> Bkz. Atakan Gül, Ayfer Yazgan Gül, aynı eser, s.91-112.

gemiler için Boğazlar trafiğini tek yönlü kapama kararını uygulamaya koymuştur. Bununla birlikte, kazaların en önemli sebeplerini teşkil eden akıntı, rüzgar, sis gibi tabii şartları da, seyrüsefer güvenliğini artırmak ve kaza riskini en aza indirmek için Boğaz trafiğini düzenlerken dikkate almıştır. Yine farklı olarak, Boğaz trafiğini daha güvenli bir şekilde düzenleyebilmek için gemilerden ön bilgilendirme istenmiştir. Bütün bu farklarla da, Türk Boğazları Bölgesi'nde daha güvenli seyrüsefer imkanları oluşturmuş ve 1982 tarihli tüzüğün eksiklerini kapatmak hedeflenmiştir.

İki tüzük arasındaki bir başka önemli fark ise, 1994 tarihli yeni tüzüğün de 1982 tarihli liman tüzükleri gibi 618 sayılı Limanlar Kanunu'na istinaden çıkarılmış olmasına rağmen, 1994 tarihli yeni Boğazlar tüzüğünün uluslararası bir kurum olan IMO'nun onayına sunulmuş olmasıdır. Böylece tüzüğe uluslararası bir ağırlık kazandırılmıştır. Bunun neticesi olarak da, Türk Boğazları'nın hukuki statüsü ile ilgili düzenlemeler daha önce bir kaç kez çok-taraflı antlaşmalarla belirlenmiş olmasına rağmen, ilk defa 152 üyeli uluslararası bir kuruluş tarafından onaylanarak yürürlüğe girmiştir.

Ne var ki, 1994 tarihli Boğazlar tüzüğünün, 1982 tarihli tüzükten olan söz konusu farkları, yeni tüzük hakkındaki tartışmaların da en önemli kaynağını teşkil etmiştir. Yeni tüzük gerek yurt içinde, gerekse yurt dışında önemli eleştirilere hedef olmuş ve daha önce belirtildiği gibi Soğuk Savaş sonrası dönemin Boğazlar ile ilgili en önemli tartışma konusunu teşkil etmiştir.

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

**YENİ TRAFİK DÜZENİ'NİN UYGULAMAYA KONULMASI  
VE ORTAYA ÇIKAN TARTIŞMALAR (1994-1997)**

**A. YENİ TÜZÜK HAKKINDA ALEYHTE VE LEHTE GÖRÜŞLER**

**1. Tüzüğün IMO Onayına Sunulmasına Yönelik İç Tartışmalar**

Türkiye'nin, "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük" ismiyle Türk Boğazları'ndaki trafiği düzenlemek için ulusal olarak 1 Temmuz 1994 tarihinde yürürlüğe koyduğu yeni düzenlemeyi, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nün onayına sunması Türkiye'de çeşitli tartışmaların yaşanmasına sebep olmuştur.

IMO sürecine yönelik eleştirileri, "Türkiye, yeni tüzüğü IMO onayına sunarak, Türkiye'nin egemenlik haklarından doğan yükümlülüklerini hatalı kullanmıştır"<sup>1</sup> şeklinde özetlemek mümkündür. Bu görüşü ileri sürenler, Boğazlar'ın Montreux Sözleşmesi'ne göre Türkiye'nin egemenlik sahası içerisinde olduğunu, Türkiye'nin IMO'ya hiç sormadan, ya da en fazla şemaları tavsiye için göndermesinin yeterli olacağını, oysa Türkiye'nin bütün tüzüğü ayrıntısı ile IMO onayına sunarak büyük hata işlediğini belirtmişlerdir. Bu tezi savunanlar, bu görüşün 16 Kasım 1994'te yürürlüğe giren BM Deniz Hukuku Sözleşmesi<sup>2</sup> (UNCLOS/74)'ne de uygun olduğunu kaydetmektedirler.

<sup>1</sup> Milliyet (Gazetesi), 11 Haziran 1994, s.14.

<sup>2</sup> 1958 yılında imzalanan BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin, değişen şartlara göre yenilenmesi gayesiyle hazırlanmıştır. 1974 yılındaki Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'nda başlatılan değişim çalışmaları, nihayet 1982 yılında tamamlanmış ve imzaya açılmıştır. 10 Aralık 1982 tarihli bu çalışma, 16 Aralık 1994 tarihinde Uluslararası Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS) adıyla yürürlüğe girmiştir. 320 madde ve 9 ekten oluşmaktadır. En çok tartışılan maddeleri arasında karasuların 12 mile, ekonomik bölgenin de 200 mile çıkarılması gelmektedir. 165 ülkenin onayladığı sözleşmeye, üç tarafı denizlerle kaplı Türkiye karasularının yapısı sebebiyle imza koymamıştır. Sözleşmede yer almasına karşın, aslında 128 ülkenin ekonomik bölgesi 200 mil, karasuları da 12 mil genişliğinde

UNCLOS/74, Boğazlar trafiği ile ilgili "zararsız geçiş" ve "transit geçiş" olmak üzere iki ayrı hal tarif etmiştir. "Transit geçiş" bölümünde, boğaza kıyası bulunan sahildevlet tarafından, trafik ayırım düzenlemeleri yapılabileceği, bunlara uyulmasını isteyebileceği ve şemaların, sadece şemaların, benimsenmek için uluslararası yetkili kuruluşa -IMO- sunulmalarının gerektiği ifade edilmiştir. Bu bölümde ayrıca, sahildevletinin "Seyrüsefer Güvenliği", "Deniz Trafiği" ve benzerleri için kanun ve kuralları kabul edebileceği, bunları ilan edebileceği ve transit geçiş hakkını kullanan gemilerin de bunlara uymak zorunda olduğu açık olarak ifade edilmiştir. "Zararsız geçiş" ile ilgili bölümde ise, "bir devletin kara sularını, açık denizin bir kısmına veya diğer bir devletin Münhasır Ekonomik Bölgesi'ne bağlayan Boğazlar'a uygulanacaktır" denilmiştir ki, Türk Boğazları bu tanımlamaya uymaktadır. Bu durumda trafik ayırım şemalarının onay için dahi yetkili uluslararası kuruluşa götürülmesi gerekmemektedir<sup>3</sup>.

Boğazlar'la ilgili yeni düzenlemeyi, Türkiye'nin IMO gibi uluslararası bir kuruluşa onaylatmasını, Boğazlar'daki egemenliğimizin bir bakıma milletlerarası bir kuruluş ile paylaşılması şeklinde yorumlayan bu görüş sahipleri, 1994 tarihli tüzük yürürlüğe girene kadar, IMO onayından geçirilmeden yürürlüğe konulmuş 65 tüzük olduğuna dikkat çekmişlerdir<sup>4</sup>. Ulaştırma Bakanlığı Deniz Ulaştırma Genel Müdürlüğü tarafından Dışişlerine gönderilen 8 Mart 1993 tarihli yazıda da, yeni Trafik Ayırım Şeması'nın IMO'ya sadece bilgilendirme amaçlı olarak özet halinde sunulmasının yeterli olacağı, onaya (adoption) sunulmaması gerektiği belirtilmiştir. Aynı yazıda, Türkiye'nin 1982 yılında gerçekleştirdiği daha dar kapsamlı bir düzenlemeyi özet halinde sadece IMO Deniz Güvenliği Komitesi'nin bilgisine sunarak ve üye ülkelerce sirküle ettirerek yürürlüğe koyduğuna dikkat çekilmiştir<sup>5</sup>.

---

değildir. (UNCLOS hakkında ayrıntılı bilgi için Bkz. **Basics Facts About The United Nations**, New York 1995, s.260-266; Arthur S. Banks, Alan J. Day, Thomas C. Muller, **Political Handbook of the World 1995-1996**, New York 1996, s.830-831; Edmund Jan Osmanczyk, **Encyclopedia of the United Nations and International Agreements**, New York 1990, s.800-830; Sevim Toluner, **Milletlerarası Hukuk Dersleri**, İstanbul 1996, s.55-346.)

<sup>3</sup> İ. Reşat Özkan, "Dış Politika", İstanbul 1996, s.164-167.

<sup>4</sup> Zaman (Gazetesi), "Dışişleri'nin Montrö Skandalı", 15 Haziran 1994, s.4.

<sup>5</sup> Zaman, "Dışişleri'nin Montrö Açıklaması", 17 Haziran 1994, s.3.

Yine, IMO belgesinin sonuç kısmında yer alan, "Türkiye, IMO tarafından kabul edilen kural ve tavsiyeler dışında Boğazlar'la ilgili bir düzenleme yapmayacaktır"<sup>6</sup> ifadesinin, Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki egemenlik haklarını IMO'ya endekslemesi olarak yorumlanmıştır. Zira, Türkiye 1965 ve 1982 yıllarında "liman" ilan ettiği İstanbul ve Çanakkale ile ilgili trafik düzenlemelerini yapmış ve bugüne kadar bu Limanlar Kanunu hükümlerini uygulamıştır. Şimdi ise, yapacağı milli düzenlemelerin IMO karar ve tavsiyelerine uyumlu olması gibi, milli düzenlemeler yapma hakkını sıkıntılı bir hale sokmuştur.

Nitekim, Türkiye'nin tüzük ile IMO kural ve tavsiyeleri dışına çıktığını iddia eden Rusya, IMO'nun 1995 Mayıs ayındaki toplantısında şu kararı çıkarmayı başarmıştır: "Bir sahil dar ülke tarafından alınan kararlar IMO tavsiye ve kurallarına uymalıdır."<sup>7</sup> Rusya bu toplantıda Yunanistan ve Kıbrıs Rum Kesimi yanı sıra tüzük konusunda sürekli Türkiye'yi destekleyen ABD'nin de desteğini arkasına almıştır. Ukrayna, Bulgaristan ve Romanya'da bu kararı destekleyen ülkeler arasında yer almışlardır.

Aslında, BM'ye bağlı olarak 1959 yılında faaliyete geçmiş bir uzmanlık örgütü olan IMO'nun bağlayıcı hükümler alma yetkisi bulunmamaktadır. Sadece, tavsiye kararlar alabilmektedir<sup>8</sup>. Bağlayıcı kararlar alamadığına göre, tüzüğün IMO'ya onaylatılmasının uluslararası ilişkiler açısından riski ne olur? sorusuna kısaca şu cevabı vermek mümkündür: "Artık, tüzük ile ilgili yapılacak itiraz ve şikayetler konusunda, ortada uluslararası kurumlara başvuru yapılabilecek bir belge mevcuttur. Mesela, Boğazlar'dan geçen herhangi bir gemi sahibi, tüzük nedeni ile maddi kayba uğradığı veya kendisine karşı ayrımcılık (Flag Discrimination) uygulandığı yönünde bir şikayeti olduğu vakit, bunu Türkiye'deki yerel mahkemelere başvurarak çözmesi gerekirken, ortada IMO belgesinin olması sebebiyle, artık IMO'ya başvurabilecektir."<sup>9</sup> Nitekim, Rusya Federasyonu Türkiye ile tüzük konusunda yaptığı 4 özel toplantıdan, aşağıda açıklanacak

<sup>6</sup> İ. Reşat Özkan, aynı eser, s.169.

<sup>7</sup> Meydan (Gazetesi), "ABD'den Türkiye'ye Boğaz Uyarısı", 29 Mayıs 1995, s.6.

<sup>8</sup> Faruk Sönmezoglu, Uluslararası İlişkiler Sözlüğü, İstanbul 1996, s.447.

<sup>9</sup> İ. Reşat Özkan, aynı eser, s.169-170.



sebeplerle, tatmin olmayınca, tüzük ile ilgili itirazlarını IMO Deniz Güvenliği Komitesi'nin 68. toplantısına görüşülmek üzere götürmüştür<sup>10</sup>.

Tüzük ile ilgili itirazda bulunan ülkeler, bunu IMO belgesi üzerinden yaptıklarına göre, IMO'nun Türkiye'nin yetki ve tasarrufundaki bir konu üzerinde herhangi bir müdahale veya bağlayıcı karar alması mümkün olur mu? sorusu ortaya çıkmaktadır. Bu konudaki yaygın görüş; IMO'nun teknik bir kurum olması sebebiyle, herhangi bir ülkenin kendi iç hukuku ile yapmak durumunda olduğu yasal düzenlemelerin yerini alabilecek, onları duplike edecek kararlar alabilmesi ve kurallar ortaya koyması söz konusu olmayacaktır şeklindedir. Nitekim, IMO Genel Kurulu'nca 20 Kasım 1985 tarihinde kabul edilen A.578 (14) sayılı kararda açık olarak; "IMO Genel Kurulu, üye devletler kendi karasuları dahilindeki Gemi Trafik Hizmetleri'nin kendi ulusal hukuklarına uygun olarak sürdürmesi ve bu sulardaki yapılacak 'zararsız geçiş' hakkını ihlal etmeyecek şekilde geçiş yapmalarının temin edilmesi konularında uyarır..." denilmektedir. Kararda 'zararsız geçiş' (Innocent passage) hakkı açıkça ifade edilmektedir. "Boğazlar, Türkiye'nin karasularıdır. Buradan geçiş de sadece ve sadece zararsız geçiş kapsamında mütalaa edilebilir. Bu durum da, IMO çıkıp yetkilerini aşan bir istekte bulunamaz. Şayet bulunursa, kendi saygınlığına gölge düşürür. Türkiye, IMO sürecinin dışına çıkar ve bu tartışmaları illiyetsiz ve geçersiz kabul ettiğini ilan ederek, IMO sürecini bitirebilir."<sup>11</sup> Tabii, tüzüğün uluslararası kabul görmesi açısından bu arzulanan bir gelişme değildir, ancak tartışmaların tüzüğün işleyişini tehlikeye atacak noktaya gelmesi halinde, Türkiye'nin yapabileceği nihai diplomatik girişimi göstermektedir.

Türkiye'nin 1994 Boğazlar tüzüğünü, IMO onayına sunmasına yönelik eleştirilerden bir diğeri de şu şekildedir: "Ulusal mevzuatımız açısından bağlayıcı olan tüzük hükümleri IMO'daki belgenin içeriğine göre 'tavsiye' edici olarak ifade edilmektedir. Oysa tüzük, egemenlik hakları kapsamında bir hukuksal düzenleme olduğu için ulusal mevzuatla ortaya konulan kuralların 'emredici' olması gerekmektedir. Yani mevcut IMO belgesi, tüzük ile sağlanan kurallar bütünü, bir tavsiye belgesine

<sup>10</sup> Zaman, "Boğazlar Yine Masada", 31 Mayıs 1997, s.5

<sup>11</sup> Bkz. İ. Reşat Özkan, aynı eser, s.169-170.

dönüştürmektedir. Başka bir deyişle IMO belgesi, gemilere Türkiye'den geçerken yerel yasal mevzuata uymalarını tavsiye etmektedir. Bu çelişki de, aslında IMO belgesinin gereksiz olduğunu ortaya koymaktadır."<sup>12</sup> IMO süreci ve IMO belgesine yapılan bütün bu itirazlar karşısında, yeni tüzüğün IMO'ya sunulmasında en büyük rolü oynayan Türk Dışişleri Bakanlığı açıklama yapmak zorunda kalmıştır.

Dışişleri Bakanlığı Denizcilik Daire Başkanlığı 16 Haziran 1994'te bu eleştirilere cevap vermek üzere bir brifing düzenlemiştir. Bakanlık yetkilileri, "Trafik Ayrım Şeması, IMO'ya siyasi ve teknik sebeplerden sunuldu. Teknik açıdan Türkiye'nin bu konuyu IMO'ya onaylatması (adoption) gerekiyordu. Siyasi yönden ise, Türkiye olarak IMO'nun desteğini arkamıza almak istedik. IMO'ya tüzüğü değil, sadece Trafik Ayrım Şeması'nı sunduk"<sup>13</sup> şeklinde kendilerini savunmuşlardır. Dışişleri Bakanlığı yaptığı açıklamalarla, IMO sürecinin tüzüğe uluslararası bir ağırlık kazandırdığına inandığını da ortaya koymuştur<sup>14</sup>. Nitekim, Dışişleri Bakanlığı'nın IMO desteğini aramakta haklı olduğunu gösteren iki önemli gelişme yaşanmıştır.

Bunlardan birincisi, Yunanistan'ın yeni tüzük karşısında takındığı tavidir. 1994 Boğazlar tüzüğünün 1 Temmuz 1994'te "ulusal" olarak yürürlüğe girmesinden bir gün önce, Yunanistan Dışişleri Bakanlığı'ndan Türkiye'nin Atina Büyükelçiliği aracılığıyla Türkiye'ye verdiği yazılı nota verilmiştir. Yunanistan Dışişleri Bakanlığı Sözcüsü de yaptığı açıklamada, "Türkiye, yürürlükteki seyrüsefer yönetmeliğinde bir problem olduğuna sanıyorsa o zaman konuyu IMO çerçevesinde gündeme getirmelidir"<sup>15</sup> demiştir.

Türk Dışişleri Bakanlığı'nın politikasını destekleyen ikinci gelişme ise, Rusya'nın yeni tüzük karşısında izlediği politika olmuştur. Yunanistan gibi, Rusya Dışişleri Bakanlığı da, tüzüğün yürürlüğe girmesine bir gün kala, Türkiye'nin Moskova Büyükelçiliği'ne bir "nota ekinde momerandum" (muhtıra) vererek, tüzüğün IMO tarafından benimsenen kurallar dışındaki bölümlerine uymayacaklarını bildirmiştir<sup>16</sup>. Yani

<sup>12</sup> İ. Reşat Özkan, aynı eser, s.17

<sup>13</sup> Zaman, "Dışişleri'nden Montrö Açıklaması", 17 Haziran 1994, s.3.

<sup>14</sup> Bkz. Cumhuriyet, "Türkiye'nin İstekleri Kabul Edildi", 26 Mayıs 1994, s.17.

<sup>15</sup> Cumhuriyet, "Yunanistan'dan Türkiye'ye Nota", 30 Haziran 1994, s.6.

<sup>16</sup> Türkiye (Gazetesi), Rusya, Boğazlar'da Yumuşadı", 1 Temmuz 1994, s.6.

tüzüğe itiraz eden ülkeler, tüzüğün IMO tavsiye ve kararlarından geçmiş olmasını şart koşmuşlardır. Türkiye de uluslararası siyasi geçerlilik kazanması için bu sürecin işletilmesinden yana tavır takınmak zorunda kalmıştır.

Nitekim, tüzüğün kabul edildiği IMO Deniz Güvenliği Komitesi'nin Mayıs 1994'teki toplantısında Türkiye, 1 Temmuz'da yürürlüğe konulan tüzüğün "ulusal" olduğunu belirterek geri adım atmıştır. IMO kural ve tavsiyeleri şeklindeki IMO onaylı tüzük ise, teamüller gereği toplantıdan 6 ay sonra yani 24 Kasım 1994'te yürürlüğe konulmuştur. Rusya ve Yunanistan gibi tüzüğe muhalif ülkeler de, IMO onayından geçen tüzüğe uymak kaydıyla, itirazlarını IMO nezdinde sürdürmeye başlamışlardır.

Bütün bunlar Türkiye'nin, tüzüğe "uluslararası geçerlilik" kazandırmak için IMO'ya gitmekte haklı olduğunu göstermiştir. Ancak, tüzüğü "bilgilendirme" amacıyla özetle IMO'ya sunması gereken Türk Dışişleri Bakanlığı'na yöneltilen eleştiri, hatayla tüm tüzüğü IMO'ya vermelerinden, bu durumda da bir onay (adoption) krizi yaşanmasından kaynaklanmıştır. Yani Türkiye, 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne göre "zararsız geçiş" tanımlamasına uygun düşen Boğazlar da, "transit geçiş" süreci uygulayarak, Türkiye'nin Türk Boğazları üzerindeki haklarının bir bakıma azalmasına sebep olmuştur. Bu hata Türk Boğazları'nda, Türkiye'nin bundan sonra yapacağı düzenlemelerin de, IMO kural ve tavsiyelerine aykırı olmaması durumunu ortaya çıkarmıştır.

## **2. Muhalif Ülkelerin Tezleri ve Türkiye'nin Karşı Tezleri**

### **a. Muhalif Ülkelerin Tüzüğe Yöneltiltikleri Eleştiriler**

Türkiye'nin 24 Kasım 1994 tarihinde uluslararası boyutta uygulamaya koyduğu yeni Boğazlar tüzüğüne muhalif ülkelerin başında, Rusya Federasyonu gelmiştir. Rusya Federasyonu'na bu konuda en büyük desteği Yunanistan ve Kıbrıs Rum Kesimi vermiştir. Bulgaristan, Ukrayna, Romanya ve Gürcistan gibi Karadeniz'e kıyıdaş ülkeler ile Umman

da başlangıçta tüzüğe muhalefet eden ülkeler arasında yer almıştır. Ancak, başlangıçta Rusya ile birlikte tüzüğe karşı şiddetli muhalefet yapan Karadeniz'e kıyısı bulunan ülkelerden Ukrayna, Romanya ve Gürcistan, daha sonra bu politikalarını yumuşatmışlardır. Geriye, Rusya, Yunanistan ve Kıbrıs Rum Kesimi'nin gösterdiği sert muhalefet kalmıştır<sup>17</sup>.

Muhalif ülkelerin, aşağıda etraflıca ele alınan, yeni tüzük karşıtı tezleri, çoğunlukla Rusya Federasyonu çıkışlıdır. Diğer devletler, özellikle IMO'da Rusya'nın ortaya attığı tezlere destek vererek, muhalefetlerini göstermeyi tercih etmişlerdir<sup>18</sup>. Muhalif ülkeler tarafından tüzük konusunda Türkiye'ye yöneltilen en önemli eleştiri: "1936 tarihli Montreux Sözleşmesi'nin Türkiye'ye sağlık denetimi yapma ve kararlaştırılan harcı alma dışında Boğazlar'da böyle bir düzenleme yetkisi vermediği ve Montreux Sözleşmesi'ne göre yabancı gemilerin Boğazlar'dan 'serbest geçiş hakları' olduğu, yeni tüzüğün ise Türkiye'ye 'geçici kapatma' yetkisi verdiği, dolayısıyla yürürlüğe konulan yeni tüzüğün Montreux Sözleşmesi'nin ihlali olduğu"<sup>19</sup> şeklindedir. Bu konuda Rusya tarafından IMO'ya sunulan itiraz dilekçesinde ayrıca, tüzük ile yürürlüğe konulan bazı düzenlemelerin uluslararası kurullarca belirlenen, "bir sahil devletinin koyacağı kuralların uluslararası boğazlardan serbest geçiş hakkını yadsıyan, engelleyen ve sınırlayan hükümler içermeyeceği ve boğazlardan geçişin geciktirilemeyeceği"<sup>20</sup> şeklindeki hükmü ile çeliştiği ileri sürülmüştür.

Yeni tüzük ile ilgili olarak özellikle Rusya'yı huzursuz eden maddelerden birisi de, boyu 150 metreden büyük gemiler için Boğaz trafiğinin tek yönlü olarak trafiğe kapatılmasıdır. Rusya, Boğazlar'ın daha büyük gemilerin geçişlerine elverişli olduğunu, Türkiye'nin bu tür sınırlamalar ve tek yön uygulamalara başvurarak, petrolün Boğazlar'dan taşınmasını engellemek ve Bakü-Ceyhan petrol boru hattına ağırlık

<sup>17</sup> Cumhuriyet, "Rusya Boğazlar'da Yalnız Kaldı", 16 Şubat 1995, s.7.

<sup>18</sup> Bkz. Cumhuriyet, "Türk-Rus Görüş Ayrılığı", 11 Şubat 1994, s.3; Milliyet, "Boğazlar'a Rus Tepkisi", 17 Nisan 1994, s.19; Sabah (Gazetesi), "Boğazlar'a Büyük Denetim", 1 Temmuz 1994, s.23.

<sup>19</sup> Denizati (Dergisi), "Boğazlar Bölgesi Tüzüğü'yle İlgili Olarak Rusya Federasyonu Tarafından Öne Sürülen İtirazlar", Nisan-Mayıs 1994, Sayı 4-5, s.4.

<sup>20</sup> Denizati, aynı eser, s.4.

kazandırmak istediğini<sup>21</sup> iddia etmiştir. Muhalif ülkeler bu tezi tescil etmek için de, tüzüğün "petrol bakımından zengin Türk cumhuriyetlerinin bağımsızlık kazanmasından sonra yürürlüğe konulmasını"<sup>22</sup> delil olarak göstermişlerdir.

Rusya, Türkiye'nin 150 metreden büyük gemiler için uyguladığı "gecikmeli geçiş" uygulamalarının, Rus gemilerinin zaman ve para kaybına sebep olduğunu ileri sürmüştür. Rusya, 1995 yılının Ocak ayı içerisinde tüzük ile ilgili olarak verdiği ikinci notada, 1 Temmuz 1994'ten beri uygulanan tüzük dolayısıyla özellikle tanker geçişlerinde önemli sıkıntılar yaşandığını, bu durumun ilk altı ayda kendileri için 40 iş günü kaybına sebep olduğunu, gerekirse bu sorunu BM Güvenlik Konseyi'ne taşıyabileceklerini belirtmiştir<sup>23</sup>. Rusya'nın önde gelen Izvestia Gazetesi'nde de tüzüğün yürürlüğe girmesinden sonraki ilk 16 ayda, Rus şirketlerinin maddi kaybının 670 bin doları bulduğu ileri sürülmüştür<sup>24</sup>.

Nitekim Rusya, 22 Kasım 1995'te BM Genel Sekreteri Butros Butros Gali'ye BM Büyükelçisi aracılığıyla bir mektup vererek, Türkiye'nin yeni tüzük ile Montreux Sözleşmesi'ni ihlal ettiğini ve kendilerinin ekonomik kayba uğramalarına sebep olduğunu içeren şikayetlerini sunmuştur. Rusya, gemi kaptanlarının Montreux Sözleşmesi'nde bulunmayan konularda yerel makamlara bilgi vermek zorunda bırakıldıklarını, bu arada dokunulmazlığı bulunan savaş gemilerinin de sağlık kontrolü gerekçesiyle kontrol edilmesinin sona erdirilmesini istemiştir<sup>25</sup>. Ancak, Türkiye'nin BM nezdinde yaptığı girişimler ile Rusya buradan da bir sonuç alamamıştır.

Türkiye'nin gerçekleştirdiği düzenlemelere karşı, son dönemlerde ileri sürülmeye başlayan bir başka tez ise, Boğazlar'ın Montreux Sözleşmesi'ne göre "uluslararası su yolu" olduğu ve Türkiye'nin milli düzenlemeler ile Boğazlar'ı ticari gemilerin geçişlerine kapayamayacağı şeklindedir. Türkiye, 1994 Kasım'ında yürürlüğe giren tüzüğe karşı yöneltilen yukarıdaki eleştirilere, gerek 1936 Montreux Boğazlar Sözleşmesi gerekse daha sonraki uluslararası antlaşmalara dayanarak cevap vermeyi yeğlemiştir.

<sup>21</sup> Hürriyet, "Moskova-Ankara Boğazlar Kavgası", 23 Haziran 1993, s.18.

<sup>22</sup> Time (Weekly Magazine), "The Dire Straits", 24 March-1 April 1997, s.34.

<sup>23</sup> Cumhuriyet, "Ruslar Boğazlar Tüzüğü'nden Rahatsız", 23 Kasım 1995, s.10.

<sup>24</sup> Bizim Gazete, "Türkiye, Rusya'nın Boğazlar'dan Petrol Naklini Engelliyor", 6 Aralık 1995, s.6.

<sup>25</sup> Bkz. Cumhuriyet, "Ruslar, Boğazlar Tüzüğü'nden Rahatsız", 23 Kasım 1995, s.10.

## **b. Türkiye'nin Eleştirilere Verdiği Cevaplar ve Dayanakları**

### **(1) 1994 Tarihli Boğazlar Tüzüğü'nün 1936 Montreux Sözleşmesi ile Uyumu**

Türkiye, muhalif ülkelerin Boğazlar'dan geçişlerin "transit" olduğu ve Türkiye'nin 1936 Montreux Sözleşmesi'ne göre Boğaz trafiğini düzenleme yetkisi olmadığı eleştirilerine, hem Montreux Sözleşmesi, hem de BM Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS) gibi Montreux Sözleşmesi'nden sonra imzalanan ve yürürlüğe giren uluslararası antlaşmalara atıfta bulunarak cevap vermiştir.

Boğazlar'dan geçişin "transit geçiş" olduğu iddiası Montreux Sözleşmesi'nin İngilizce çevirisine dayanmaktadır. Fransızca ve Türkçe resmi çevirisinde "...geçiş ve seyri-sefain serbestisi..." olarak ifade edilen birinci ve ikinci maddedeki bu bölümler, İngiliz Dışişleri Bakanlığı'nın resmi çevirisinde, "...freedom of transit and navigation..." olarak değiştirilmiş ve "transit" sözcüğü eklenmiştir. Ancak, Montreux Sözleşmesi'nin aslı Fransızca ve Türkçe metinler olduğundan, İngilizce çeviride yer alan bu ifadeler Türkiye'yi bağlamamaktadır. Yani, iddia edildiğinin aksine, Montreux Sözleşmesi yabancı bayraklı gemilere "transit geçiş" hakkı vermemektedir<sup>26</sup>.

Muhalif ülkelerin bu konuda ısrarlı olmalarının sebebi, transit geçiş hakkının, transit olmayan geçişlere oranla geçiş yapan yabancı bayraklı gemiye daha çok hak tanmasından kaynaklanmaktadır. Nitekim, 1994 yılında yürürlüğe giren UNCLOS/74'te de en geniş haklar yine "transit geçiş" yapan gemilere verilmiştir. Bu nedenle Türk Boğazları'ndan geçen yabancı bayraklı gemi, 'zararsız geçiş' yerine 'transit geçiş' yapmayı yeğler. Bu durumda, Türk Boğazları'ndan geçecek bir gemiyi transit geçiyor saymakla, Montreux Sözleşmesi'nde verilen hakların da ötesinde haklar vermiş olur<sup>27</sup>.

<sup>26</sup> Gündüz Aybay, "Boğazlar Bölgesi ve Güvenlik Sorunu", İTÜ Vakıf Dergisi, 1996, Sayı 21, S.20.

<sup>27</sup> Mahmut Karaman, "Türk Boğazlarından Geçiş Güvenliğine Yönelik Düzenlemelerin ve Önlemlerin İrdelenmesi", Türk Denizciliğinin Sorunları Semineri Sonuç Raporu, Gölçük1996, Tebliğ No.11, s.2.

1936 Montreux Sözleşmesi dışında, UNCLOS/74'in "zararsız geçiş" ve "transit geçiş" ile ilgili maddeleri de, Türk Boğazları'ndan geçişlerin "zararsız geçiş" olduğu tezini doğrulamaktadır. UNCLOS/74'te "zararsız geçiş" hakkının doğduğu boğazlar, "Açık denizin veya Münhasır Ekonomik Bölgenin bir kısmı ile yabancı bir devletin karasuları arasında milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazlar ve bir ada ile kıta ülkesi arasında bulunan kıyıları aynı devlet egemenliğine tabii boğazlardır"<sup>28</sup> şeklinde tanımlanmaktadır. Bu tanımdan da anlaşılacağı gibi, Türk Boğazları da bu zararsız geçiş kapsamındaki boğazlar arasında bulunmaktadır.

Montreux Sözleşmesi'nin Türkiye'ye, "sağlık denetimi yapma ve kararlaştırılan harcı alma dışında Boğazlar'da böyle bir düzenleme yetkisi vermediği, dolayısıyla da yeni tüzüğün Montreux Sözleşmesi'ne aykırı olduğu"<sup>29</sup> şeklindeki eleştiriye ise, Türkiye Cumhuriyeti'nin Dışişleri Bakanlığı yetkilileri defalarca açıklamalarda bulunarak tüzüğün Montreux Sözleşmesi'ne uyumlu olduğunu ve 1936 Montreux Sözleşmesi'ne ters düşmediğini belirtmişlerdir. Yine Türkiye, tüzük henüz yürürlüğe girmeden önce, yeni tüzüğün Montreux Sözleşmesi'ne aykırı olduğunu ileri süren Rus yetkililere bu konuda çeşitli brifingler vermiş, Rusya'nın o dönemdeki Ankara Büyükelçisi Albert Çernişev'i de Bakanlığa çağırarak bu konudaki açıklamaları ile ilgili olarak uyarmıştır<sup>30</sup>.

Türkiye'nin, yeni Boğazlar tüzüğünün Montreux Sözleşmesi ile çelişmediği tezlerini güçlendiren en önemli hususlardan birisi, bizzat Montreux Sözleşmesi'nin 24. maddesidir. Nitekim, 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Antlaşması'nın 23. maddesi ve aynı tarihli Boğazlar Trafik'i'ne ilişkin "Lozan Boğazlar Sözleşmesi", daha önceki bölümlerde incelendiği gibi, Boğazlar'da trafik'i düzenlemek üzere tüm yetkileri uluslararası bir komisyona vermiştir ve 20 Temmuz 1936 tarihli Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin 24. maddesi ile bu komisyon lağvedilerek, tüm yetkileri Türkiye Cumhuriyeti'ne devredilmiştir<sup>31</sup>. Söz konusu 24. madde, Montreux Sözleşmesi'nin 2. maddesinde yer alan

<sup>28</sup> Bkz. Sevim Toluner, *Milletlerarası Hukuk Dersleri*, İstanbul 1996, s.111-138.

<sup>29</sup> Cumhuriyet, "Türk-Rus Görüş Ayrılığı", 11 Şubat 1994, s.3.

<sup>30</sup> Bkz. Cumhuriyet, "Rusya'ya Boğazlar İçin Uyarı", 11 Şubat 1994, s.8; Hürriyet, "Ruslar'a Boğazlar Tüzüğü Anlatıldı", 24 Şubat 1994, s.27.

<sup>31</sup> Bkz. Ahmet Kabaklı, "Boğaziçi'nin Kurtuluşu Montrö Sözleşmesi'nde Vardır", Türkiye, 29 Haziran 1994, s.2.

kılavuzluk ve romorkör hizmetlerinin ihtiyari olması dışında, Türkiye'ye Boğazlar'da her türlü düzenleme yetkisini vermektedir<sup>32</sup>.

Türk Boğazları'nda 24 Kasım 1994 tarihinde yürürlüğe giren tüzüğün 1936 Montreux Sözleşmesi ile çatışmadığını ifade eden Türkiye, "ticari gemilerin serbest geçişine hiç bir tip ve tonaj için sınırlama getirilmediğini, ticari gemiler hakkında önceden istenen bilgilerin ise trafiği düzenlemeye yönelik olduğunu"<sup>33</sup> kaydetmiştir. Seyrüsefer güvenliğinin sağlanabilmesi için yeni tüzüğe göre ticari gemilerin: uzunluğuna, ağırlığına, yüksekliğine ve yüküne göre kategorilere ayrılması ise, ilk değildir. Benzer uygulamalar Uluslararası Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS/74) ile de gerçekleştirilmiş ve herhangi bir itiraz ile karşılaşmamıştır<sup>34</sup>. Ancak, Montreux Sözleşmesi'nin Türkiye'ye, yeni trafik düzenlemeleri yapabilmesi için verdiği haklar, sadece 24. madde ile de sınırlı değildir.

Yine, Montreux Konferansı toplantı tutanaklarına bakıldığında da, Türk delegasyonunun, Boğazlar'dan geçen gemiler üzerinde gerektiği hallerde Türkiye'nin "zabita ve yargı" yetkilerine sahip olduğu ve "zararsız geçiş"e uyulmasını isteme hakkı bulunduğunu ifade ettiklerini ve bunlara herhangi bir itirazın bulunulmadığı görülmektedir<sup>35</sup>. Nitekim Sevim Toluner gibi bazı uluslararası hukuk profesörleri, yeni Boğazlar tüzüğü ile yapılan trafik düzenlemelerinin, Türkiye'nin 1936 Montreux Sözleşmesi'nde saklı tutulan zabita yetkisinin kapsamında olduğunu ve uluslararası hukukun kıyı devletlerine tanıdığı geçiş güvenliğini sağlama ve deniz trafiğini düzenleme yetkisinden ibaret olduğunu vurgulamışlardır<sup>36</sup>.

Montreux Sözleşmesi'nin dibajesinde yer alan "...Türkiye'nin emniyeti ve Karadeniz sahilini devletlerin Karadeniz'deki emniyeti çerçevesi dahilinde koruyacak

<sup>32</sup> İ. Reşat Özkan, aynı eser, s.164-168.

<sup>33</sup> Bkz. Bizim Gazete, "Moskova'ya Boğazlar İçin Sert Yanıt", 15 Aralık 1995, s.5.

<sup>34</sup> Sevim Toluner, "Rights and Duties of Turkey Regarding Merchant Vessels Passing Through the Straits", Turkish Straits New Problems New Solutions, İstanbul 1995, s.34.

<sup>35</sup> Turgut Tarhanlı, "Innocent Passage Regime and Illicit Arms Trafficking Through The Turkish Straits", Turkish Straits New Problems New Solutions, İstanbul 1995, s.33.

<sup>36</sup> Sevim Toluner, "Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri", Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi, İstanbul 1994, s.15.





Türkiye'nin Boğazlar'da Trafik Ayrım Şeması uygulaması ve trafiği düzenlemesi, UNCLOS/74 ile uyumludur ve 1936 Montreux Sözleşmesi'nin 25. maddesinden kaynaklanan haklarıyla da sabittir.

Kaldı ki, Türkiye'ye Montreux Sözleşmesi'nin 25. maddesine atıfta bulunarak, yeni düzenlemeler yapma yetkisi veren tek uluslararası antlaşma UNCLOS/74 de değildir. Türkiye'nin 1994 tarihinde yürürlüğe koyduğu yeni Boğazlar tüzüğü, UNCLOS/74'ün yanı sıra, dört önemli uluslararası sözleşme SOLAS/74, MORPAL/73, STCW/78 ve COLREG/72'i ile de uyumludur. Bu dört antlaşma da, Türkiye tarafından yürürlüğe konulan düzenlemeler için önemli birer dayanak teşkil etmektedirler<sup>41</sup>. Türkiye'nin imzalamış olduğu söz konusu dört uluslararası denizcilik sözleşmesine, imza koyan ülkeler arasında Rusya, Yunanistan, Kıbrıs Rum Kesimi, Bulgaristan ve Umman gibi 1994 tarihli yeni Boğazlar tüzüğünün karşısında yer alan ülkeler de imza koymuşlardır.

137 ülkenin imzaladığı Uluslararası Deniz Hayatının Güvenliği Sözleşmesi (SOLAS), uluslararası sefer yapan gemilerin çevre için güvenli olması prensibini getirmiştir. Bunu sağlamak için de, 19 ncu kuralı ile, kıyı ülkesine transit geçmek isteyen gemiyi denetleme ve gemi hakkında bilgiler isteme hakkı vermiştir. 131 ülkenin imzaladığı Denizde Çatışmayı Önlemeye İlişkin Uluslararası Kurallar Sözleşmesi (COLREG)'nin 10. maddesi de kıyı devletine "Trafik Ayrım Düzeni" (TAD) kurma yetkisi vermiştir. 130 ülkenin imzaladığı Gemilerin Denizleri Kirletmesinin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme MORPAL ise, 5 nci maddesi ile kıyı ülkesine gemilerin denetlenmesine ait özel izinler vermiştir. 104 ülkenin imzaladığı Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiye Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme (STWC) de, aynı şekilde kıyı ülkesi olan Türkiye'ye, gemi hakkında önceden bilgilendirme yapılmasını ve geminin belirli donanımlarda olmasını isteme haklarını vermiştir<sup>42</sup>.

<sup>41</sup> UTA (Uluslararası Taşımacılık Haber-Araştırma Dergisi), "Gemilerin Denetlenmesi", 1998, Sayı 1, s.55.

<sup>42</sup> Bkz. Gündüz Aybay, "Boğazlar Bölgesi Hakkında Yeni Tüzük", Boğazlar'dan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi, İstanbul 1994, s48-49; UTA, "Gemilerin Denetlenmesi", 1998, Sayı 1, s.54-55.

Sonuç olarak, Türkiye'ye Türk Boğazları Bölgesi'nde yeni düzenlemeler yapma hakkı veren 1936 Montreux Sözleşmesi ile daha sonra imzalanan uluslararası sözleşmeler, muhalif ülkelerin Türkiye'nin yeni düzenlemeler yapma hakkı olmadığı veya yapılanların Montreux Sözleşmesi'ne aykırı olduğu iddalarını geçersiz kılmaktadır. Türkiye, muhalif ülkelerin Türkiye'ye yönettiği, Boğazlar tüzüğü'nün, petrolün Boğazlar'dan naklini önlemek için çıkartıldığı ve Boğazlar'ın uluslararası su yolu olduğu iddialarını da aynı şekilde reddetmektedir.

## (2) Petrolün Boğazlar'dan Nakli Projeleri ve Yeni Boğazlar Tüzüğü

Türkiye'nin Boğazlar Tüzüğü ile getirdiği düzenlemelere yöneltilen bir diğer önemli eleştiri de, Türkiye'nin tüzüğü petrolün Boğazlar'dan taşınmasını önlemek için yürürlüğe soktuğu iddiasıdır<sup>43</sup>.

Bu görüşün ortaya çıkmasında, 1994 tarihli yeni Boğazlar Tüzüğü'nün Hazar petrollerinin nakil yollarının taşınmasına ilişkin tartışmaların yaşandığı bir dönemde yürürlüğe konulması rol oynamıştır. Zira, yeni tüzük özellikle büyük gemilerin geçişlerine getirdiği sınırlamalar ile petrolün Boğazlar'dan nakli alternatifini güç bir konuma sokmuştur. Nitekim, IMO'da Türkiye'nin sunduğu Trafik Ayrım Şemaları görüşülürken, yan salonlarda Uluslararası Petrol Taşımacıları Örgütü (OCIMF)'nin Hazar petrollerinin deniz yolu ile nakli konusunu görüşmeleri yapılmıştır. Yine aynı dönemde, Londra'da petrol boru hatları ile ilgili konsorsiyum toplantıları yapılmıştır. Bu toplantılardan ilkinde katılan dönemin Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanı, "Petrolün Boğazlar'dan geçirilmesi güvenlik ve çevre sorunları sebebiyle mümkün olmayacaktır. Londra'nın ortasına nasıl dinamit deposu yapılmasına izin verilmezse, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan tehlikeli madde geçişine de izin verilemez"<sup>44</sup> şeklinde Türk yaklaşımını sergilemiştir.

<sup>43</sup> Bkz. Hürriyet, "Moskova-Ankara Boğazlar Kavgası", 23 Haziran 1993, s.18.

<sup>44</sup> Milliyet, "Londra'da Petrole Karşı Boğazlar Kozu Tartışıldı", 27 Mayıs 1993, s.7.

Bütün bu eş zamanlı gelişmeler de Türkiye'nin yeni Boğazlar tüzüğünü, kendisinin "Bakü-Ceyhan Petrol Boru Hattı" alternatifine ağırlık kazandırmak için yaptığı eleştirilerine sebep olmuştur. Daha çok Rusya Federasyonu tarafından dile getirilen bu görüş, "Boğazlar'ın mevcut kapasitesinin sadece yüzde 40'nun kullanıldığı ve 35-40 milyon tonluk ek petrolün Boğazlar'dan 100 bin tonluk tankerlerle taşınması durumunda, trafiğin sadece yüzde bir oranında artacağı"<sup>45</sup> tezine dayanmaktadır.

Rusya, petrolün istediği gibi büyük tankerlerle taşınması için de, "Türkiye'nin iddia ettiğinin aksine, uzunluğu en çok 150 metre büyüklüğündeki gemilerin değil, 349 metre uzunluğundaki gemilerin dahi Boğazlar'dan güvenli geçebileceğini belirtmekte ve Boğazlar tüzüğündeki sınırlamanın da bu şekilde artırılmasını istemektedir. Rusya bu amaçla IMO'ya itiraz başvurusunda da bulunmuştur."<sup>46</sup> Boğazlar Tüzüğü'nü Türkiye ile birlikte hazırlama teklifleri bir kaç kez reddedilen<sup>47</sup> Rusya'nın Denizcilik Bakanlığı yetkilileri, ayrıca, Rus bandıralı gemilerin bugüne kadar Boğazlar'da hiç kazaya sebep olmadıklarını da iddia ederek, Türkiye'nin Rusya'ya ait gemilere kolaylıklar sağlamasını istemişlerdir<sup>48</sup>.

Rusya'nın, "Boğazlar'ın yüzde 40 kapasite ile kullanıldığı ve petrol taşımacılığının Boğaz trafiğini yüzde 1 artıracığı iddiası da son derece ilginçtir. Bir defa Boğazlar bir otoyol olmadığı için kapasitesinin rakamlarla ölçülmesi mümkün değildir. Rusya, yüzde 1 artış olacak derken Boğazlar'dan her gün bir 100 bin tonluk petrol tankerinin geçeceğini hesap etmektedir. Oysa, bir dolu bir de boş tankerin geçmesi gerekmektedir. Bu da günde iki 100 bin tonluk gemi demektir. Her geminin geçişi 6 saat süreceğinden, Boğazlar'ın 12 saat trafiğe kapatılması gerekecektir ki, bu da iddia edildiği gibi yüzde 1 değil, Boğaz trafiğinin yüzde 50 oranında etkilenmesi demektir. Bunun yanı sıra, Rusya'nın Novorossisk Limanı iklim sebebiyle yılın 40-50 günü ya hiç yükleme yapamaz ya da yarım kapasite çalışabilir durumdadır. Bu durumda hesaplamaların da 365 gün değil, 300-315 gün üzerinden yapılması gerekmektedir."<sup>49</sup> Bu durumda büyük tankerle

<sup>45</sup> Yılmaz Dağcı, "Boğazlar'dan Geçiş Sorunu ve Rusya", Deniz Ticareti (Dergisi), Şubat 1997, s.28.

<sup>46</sup> Zaman, "Boğazlar Yine Masada", 31 Mayıs 1997, s.5.

<sup>47</sup> Hürriyet, "Ruslar'ın Boğazlar Tüzüğünü Müzakere İstemi Reddedildi", 24 Haziran 1994, s.14.

<sup>48</sup> Hürriyet, "Rusya, Boğazlar'da Hiç Kaza Yapmadık", 15 Mart 1994, s.20.

<sup>49</sup> Yılmaz Dağcı, aynı eser, s.29.

taşımanın Boğazlar trafiği üzerindeki etkisinin, çok daha büyük olacağı ortaya çıkmaktadır.

Rusya'nın, Boğazlar tüzüğü Türkiye tarafından petrol boru hattı için koz olarak kullanılıyor tezi de tutarlı değildir. Zira, Türkiye'nin Boğazlar Tüzüğü ile ilgili hazırlıkları, bir önceki bölümde ayrıntılı olarak incelendiği gibi, Hazar petroleri ile ilgili tartışmaların başlamasından, çok daha önceye dayanmaktadır. Bunun yanı sıra, yeni tüzük ihtiyacının doğması ile ilgili daha önce belirtilen gerekçeler de, petrol taşımacılığında bir artış yaşanmasa bile, böyle bir düzenlemenin seyrüsefer ile çevre ve can güvenliğini sağlamak için kaçınılmaz olduğunu ortaya koymaktadır.

Bütün bu gerçeklere rağmen, ne var ki; Türkiye'de de bir çok defa basın yayın organlarında, tüzüğü bir ihtiyaçtan çok petrolün Boğazlar'dan geçişini önlemeye yönelik bir girişim şeklinde lanse eden haber ve yorumlar çıkmıştır. Mesela, Boğazlar'da tüzük kapsamındaki "gecikmeli geçiş uygulaması"<sup>50</sup>, bir Türk gazetesi tarafından, "Ruslar, Azeri boru hattının Türkiye'den geçmesine karşı çıkıp, petrolün tankerlerle Boğazlar'dan geçmesi görüşünde ısrar edince, Türkiye de dünden itibaren Boğazlar'da ilk gecikmeli geçiş uygulamasını başlattı"<sup>51</sup> şeklinde yorumlanmıştır. Tüzüğün yürürlüğe girdiği tarihte petrol nakil güzergahları konusunda yaşanan tartışmalar ve tüzüğün bu konuda Türkiye'ye avantaj sağlayan konumu böyle bir izlenimin ve yanlış anlaşılmanın oluşmasına zemin hazırlamıştır. Tüzüğün bir ihtiyaç olduğuna dair kamuoyu bilgilendirmesi de gerektiği gibi yapılmadığından, ortaya böyle yanlış bir anlayış çıkmıştır.

Zaten, Rusya'nın da tüzük konusunda Türkiye'yi, petrolün Boğazlar'Dan naklini önlemek istiyor şeklinde eleştirmesinin altında, petrolün nakli ile ilgili kendi tezlerinin, yeni tüzük sebebiyle destek yitirmesi yatmaktadır. ABD Ordusu İçin Stratejik Araştırmalar Enstitüsü tarafından 24 Haziran 1993'de hazırlanan bir raporda, Rusya'nın Orta Asya ve Kafkas petrolerinin Boğazlar yerine Türkiye üzerinden taşınması halinde,

<sup>50</sup> "Gecikmeli geçiş uygulaması" ile, 1994 tarihli yeni Boğazlar tüzüğünün 42 ve 52 nci maddelerine göre, tehlikeli yük taşıyan 150 metreden büyük bir gemi Boğazlar'dan girdiğinde, Boğaz'dan çıkıncaya kadar, aynı büyüklükte başka bir geminin Boğazlar'dan içeri alınmaması uygulaması kast edilmektedir.

<sup>51</sup> Bkz. Hürriyet, "Ruslar'a Karşı Boğaz Silahı", 13 Ocak 1995, s.34.

Türkiye karşısında Orta Asya'da stratejik kayba uğrayacağı, bu sebeple Rusya'nın Boğazlar konusunda uzun dönem stratejisi izleyeceği<sup>52</sup> kaydedilmiştir.

Rusya, Orta Asya Türk cumhuriyetlerinin ulaşım ve enerji açısından dış dünyaya açılmada kendisine olan bağımlılığını sürdürmek için, petrolün uluslararası pazarlara sunulduğu boru hatlarının musluğunun kendi elinde olmasını istemektedir. Tabii, bunun için de Boğazlar'ın petrol taşımacılığında rahat bir şekilde kullanılmaya devam edilmesi gerekmektedir. Sovyetler Birliği'nin dağılması sonrasında, Orta Asya ve Kafkasya'da Türkiye'yi kendisine rakip görmeye başlayan Rusya, boru hattının Türkiye üzerinden geçmesi halinde avantaj yetirmekten korkmaktadır. Zira, "yeni tüzüğün 150 metreden büyük gemi ve tankerler için getirdiği düzenlemeler, Boğazlar'ın petrol naklinde kullanılmasını güçleştirmekte ve Boğazlar'ı ekonomik bir alternatif olmaktan çıkarmaktadır."<sup>53</sup>

Bununla beraber, Rusya ile birlikte petrol şirketleri de, tahmini rezervleri 90 milyar metreküple Kuveyt'in rezervlerine eşit olan Hazar petrolünün<sup>54</sup>, Boğazlar'dan naklini hala en ucuz yol olduğu için istemektedirler. Nitekim, Kazakistan Petrol Boru Hattı Konsorsiyumu (CPC)'nin İngiliz Lloyd's şirketine hazırlattığı rapor da, Boğazlar'ın en ucuz alternatif olduğunu ortaya koymuştur. CPC, bu sebeple petrolün Novorossisk Limanı'na nakli projelerine ağırlık vermiştir<sup>55</sup>. Hazar'da petrol çıkarmaya hazırlanan şirketler, Boğazlar alternatifinin kullanılmaması halinde varil başına 1.5-2 ABD doları arasında zarar edeceklerini belirtmişlerdir<sup>56</sup>.

Ancak, Boğazlar 1994 tarihli yeni tüzük ile petrolün nakli açısından elverişsiz hale gelince, Türkiye'nin petrolün nakli konusundaki teklifi, Bakü-Ceyhan Boru Hattı, en cazip alternatiflerden birisi haline gelmektedir. Türkiye, Orta Asya petrolünün uluslararası piyasalara nakli için Rusya'nın Karadeniz yani Novorossisk Limanı ısrarına karşılık, petrolün boru hatlarıyla Akdeniz'deki Ceyhan-Yumurtalık Tesisleri üzerinden

<sup>52</sup> Günaydın, "Boğazlar'da Taviz Vermedik", 1 Temmuz 1994, s.15.

<sup>53</sup> Hürriyet, "Rus Petrolüne Alternatif Yol Aranıyor", 27 Mayıs 1994, s.16.

<sup>54</sup> Newsweek (The Weekly Newsmagazine), 12 May 1997, s.38.

<sup>55</sup> Yeni Yüzyıl (Gazetesi), "Boğaziçi'ni Boru Hattı Zannediyorlar", 29 Nisan 1996, s.9.

<sup>56</sup> Sabah, "Şimdi Ağla Sevgili İstanbul", 11 Mayıs 1997, s.12.

dünyaya pazarlanmasını tavsiye etmiştir. Böylece, Boğazlar riskten kurtulacağı gibi, Ceyhan liman terminal tesislerinin yeterliliği sebebiyle yeni tesis inşa etmeye ihtiyaç da olmayacaktır. Bir Akdeniz limanı olan Ceyhan, Boğazlar'dan geçmesi çok büyük zorluklara sebep olacak 300 bin tonluk süper tankerlerin dahi yanaşması için elverişli bir konumdadır. Novorossisk terminal tesislerinin 4 katı hazır kapasiteye, yani yılda 120 milyon ton petrol pompalama kapasitesine sahiptir. Yılda en az iki ay kötü hava şartları sebebiyle yüklemeye elverişli olmayan Novorossisk'in aksine, Ceyhan'da yılın 365 günü yükleme yapılabilir. Ceyhan alternatifinin gerçekleşmesi halinde petrol birim fiyatı düşeceği gibi, Boğazlar'la ilgili seyrüsefer ve çevresel riskler de ortadan kalkacaktır<sup>57</sup>.

Bütün bunların ışığında değerlendirildiğinde, yeni tüzüğün Türkiye'nin petrol boru hattı teklifine avantaj sağladığı, ancak tüzüğün hazırlanış amacının sadece bu olmadığı söylenebilir. Türkiye, yeni tüzük ile daha önce belirtildiği gibi, seyrüsefer, can, mal ve çevre güvenliğini hedeflemiştir. Bu hedeflerine ulaşabilmek için yapılan düzenlemelerin, Boğazlar'ı petrolün nakli için iyi bir alternatif olmaktan çıkarması da, bir yan sonuçtur. Zira, Türkiye seyrüsefer, çevre ve can güvenliğini sağlayabilmek için ilk etapta petrol tankerleri de dahil tehlikeli madde taşıyan gemilerin trafiğini düzenlemek zorundadır, çünkü en büyük tehlike ve risk bu tür gemilerden ve onların içerisinde yer aldığı kazalardan kaynaklanmaktadır. Nitekim, 1 Mayıs 1982 ile 30 Nisan 1994 tarihleri arasında Türk Boğazları Bölgesi'nde vuku bulan toplam 207 kazanın 35'inde tankerler yer almıştır<sup>58</sup>.

Yine, Türkiye'nin bu yeni trafik düzenlemeleri Boğazlar'ın petrol "boru hattı" gibi kullanılmasını önlemeye yöneliktir. Ancak, petrol konsorsiyumlarını Türkiye'nin Bakü-Ceyhan alternatifine mahkum etmeyi hedeflememektedir. Çünkü, petrol boru hatlarına ilişkin Boğazlar ve Ceyhan alternatiflerini dışarıda bırakan yaklaşık 10 kadar başka alternatifler bulunmaktadır. Boğazlar'ın devre dışı bırakıldığı Karadeniz limanları çıkışlı üç önemli proje daha vardır: Bakü (Azerbaycan)-Supsa (Gürcistan)-Odesa (Ukrayna)

<sup>57</sup> Turkey and Turkish Foreign Policy CD, "Caspian Sea Oils", Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, Ankara 1996.

<sup>58</sup> Saim Oğuzülgen, "The Importance of Pilotage Services in The Turkish Straits For The Protection of Life, Property and The Environment", Turkish Straits New Problems New Solutions, İstanbul 1995, s.113 vd.

veya Bakü Novorossisk (Rusya)- Odesa Dostluk Boru Hattı, Novorossisk-Burgaz (Bulgaristan)-Dedeağaç (Dedeağaç) veya Novorossisk-Burgaz-Makedonya-Avlonya (Arnavutluk) gibi. Yine petrolün Türkiye yerine Çin üzerinden Pasifik veya Afganistan ve Pakistan üzerinden Güney Asya'ya ulaştırılması ile petrolün İran üzerinden Basra Körfezi'ne çıkarılarak pazarlanması gibi alternatifler bulunmaktadır.

Özet olarak, yeni Boğazlar tüzüğü petrolün Boğazlar'dan naklini önlemeye yönelik olarak çıkarılmadığı ortaya çıkmaktadır. Bunu, Türkiye'nin yeni Boğazlar tüzüğü konusundaki çalışmalarının, henüz petrolün Boğazlar'dan nakli ile ilgili tartışmaların gündeme gelmesinden önce başlaması da doğrulamaktadır.

### (3) Türk Boğazları ve "Uluslararası Su Yolu" Tartışmaları

Muhafif ülkeler tarafından Türkiye'ye yöneltilen eleştirilerden birisi de Boğazlar'ın Montreux Sözleşmesi'ne göre, "uluslararası su yolu" olduğu ve hiç bir devletin uluslararası bir su yolunda tek başına düzenleme yapmaya yetkisi olmadığı şeklindedir. Ancak, 1982 Uluslararası Deniz Hukuku Sözleşmesi'yle kesinleşen ayrımlara göre, "uluslararası su yolu" diye bir tanımlama bulunmamaktadır<sup>59</sup>. Boğazlar, uluslararası su trafiğine açık bir denizdir. Denizlerde ticaret gemilerinin serbest dolaşımı uluslararası bir temel kuraldır. Ancak, bu durum hiç bir şekilde Boğazlar'ı, bölge olarak uluslararası su yolu haline getirmemektedir<sup>60</sup>. Dolayısıyla bu eleştiri de diğerleri gibi, dayanaksız kalmaktadır.

Boğazlar'ın uluslararası su yolu olmadığını ve Türkiye'nin düzenleme yetkisi içerisinde olduğunu gösteren bir diğer dayanak noktasını da, Türkiye'nin Boğazlar'da yaptığı geçmiş uygulamalar oluşturmaktadır. Boğaz köprülerinin yapımı "tam geçiş özgürlüğüne" getirilen birer sınırlamadırlar. Aynı şekilde gemilere belirli güzergahları takip etmeyi zorunlu hale getiren, yine büyük bir tanker geçerken diğer gemileri bekleten

<sup>59</sup> Gündüz Aybay, "Boğazlar Bölgesi ve Güvenlik...", s.21.

<sup>60</sup> Zaman, "Türkiye, Kararlılığını Göstermeli", s.17.



veya aralarındaki mesafeleri artıran 1965 ve 1982 Liman Yönetmelikleri de hiç bir itirazla karşılaşmadan uygulanmıştır. Türkiye çeşitli spor müsabakaları, mesela tekne yarışı için ve Boğaz Köprüleri'nin yapımı esnasında da bir kaç kez Boğazı trafiğe kapatmış ve hiç bir itirazla karşılaşmamıştır<sup>61</sup>. Bütün bu uygulamalar, Boğazlar'ın uluslararası bir su yolu olmadığını, Boğazlar'da Türkiye'nin düzenlemeler yapabileceğini göstermektedir.

### **C. 1994 TARİHLİ YENİ BOĞAZLAR TÜZÜĞÜNÜN MUHALİF VE DESTEKÇİ ÜLKELERİ VE BUNLARIN 1936 MONTREUX SÖZLEŞMESİ'NİN DEĞİŞTİRİLMESİNE BAKIŞLARI**

#### **1. 1994 Tarihli Yeni Boğazlar Tüzüğüne Muhalif ve Destekleyen Ülkeler**

Türkiye'nin 17. yüzyılın sonlarından itibaren Boğazlar konusunda sık sık karşısında bulunduğu Rusya, Türkiye'nin Boğazlar trafiğini düzenlemek için başlattığı süreçte de hep karşısında yer almıştır. Rusya Federasyonu ile birlikte Yunanistan, Kıbrıs Rum Kesimi, Bulgaristan, Ukrayna, Romanya ve Umman da Boğazlar Tüzüğü'ne başlangıçta itibaren itiraz eden ülkeler arasında yer almışlardır. Bu ülkelerin itirazları IMO Deniz Güvenliği Komitesi'nin 24 Mayıs 1994'te Lonra'da yaptığı 63. Dönem Toplantı Sonuç Raporu'nda da, kendi istekleri üzerine tutanaklara geçirilmiştir<sup>62</sup>.

Tüzük ile ilgili olarak Türkiye'ye yönelik en büyük eleştiriler, Rusya, Yunanistan ve Kıbrıs Rum Kesimi'nden gelmiş, IMO toplantısı sırasında bu ülkeleri destekleyen Karadeniz'e kıyısı bulunan Romanya, Ukrayna, Bulgaristan ve Gürcistan ise, daha sonra sert muhalefet izleme yolunu tercih etmemişlerdir.

Bu durum, Rusya Parlamentosu Duma'nın kanadı Dış İlişkiler Komitesi'nin 15 Şubat 1995'teki Boğazlar Tüzüğü'nü ele aldığı oturumunda Rusya Dışişleri Bakanlığı

<sup>61</sup> Cumhuriyet, "Statü Pervasızca Değiştirilemez, İhmal de Edilemez", 4 Eylül 1993, s.13.

<sup>62</sup> Gündüz Aybay, "On The Power of Turkey...", s.89.

Hukuk Dairesi Başkan Yardımcısı Yakov Ostrovski tarafından şu şekilde dile getirilmiştir: "Türkiye'nin yürürlüğe soktuğu tüzük ile ilgili itirazlarımızı ilgili 25 ülkeye gönderdik, ancak yalnızca Yunanistan ve Kıbrıs Rum Kesimi'nden destek geldi"<sup>63</sup>. Aynı yetkili, ABD, Almanya, Japonya, Fransa ve İngiltere gibi denizcilik alanında dünyanın önde gelen ülkeleriyle, Karadeniz'e kıyısı bulunan Romanya, Bulgaristan, Ukrayna ve Gürcistan'ın Türkiye ile aralarındaki ilişkileri böyle bir siyasi gerekçe ile bozmayı göze almadıklarından destek vermekten kaçındıklarını belirtmiştir. Ostrovski, Montreux Sözleşmesi'ne imza koyan diğer devletlerin ise, Rusya'ya ikili görüşmelerde konu ile ilgili olarak anlayış gösterdiklerini, ancak açık destek vermekten kaçındıklarını kaydetmiştir.

Bu açıklamalar, tüzük karşısında Rusya'nın Yunanistan ve Kıbrıs Rum Kesimi dışında destek bulamayarak, diplomatik olarak yalnız kaldığını ortaya koymuştur. Yunanistan ve Rusya dışişleri bakanları, Boğazlar tüzüğü konusundaki karşı tezlerini 1 Haziran 1994'teki NATO Toplantısı için geldikleri İstanbul'da, yaptıkları ikili görüşme sonrasında da tekrar etmişlerdir. Her iki bakanın görüşme dışında, İstanbul Fener Patrikhanesi'nde yeniden bir araya gelmeleri, Türk basınında "Boğazlar İçin Ortodoks Dayanışması"<sup>64</sup> şeklinde yorumlara sebep olmuştur.

Rusya'nın, tüzük karşıtı politikalarında yalnızlığı, sadece Yunanistan ve Kıbrıs Rum Kesimi'nin kendisine destek verdiği Kasım 1997'deki IMO Genel Kurul Toplantısı ile Yunanistan, Kıbrıs Rum Kesimi ve Bulgaristan'ın destek verdiği Mayıs 1998'deki IMO Genel Kurulları'nda da devam etmiştir. Rusya birincisinde tüzük aleyhindeki teklifini geri çekmek zorunda kalırken, ikincisinde Boğazlar trafiğindeki sınırlamaların gevşetilmesi teklifini IMO üyelerine kabul ettirememiştir<sup>65</sup>.

Buna karşılık Türkiye'ye IMO sürecinde en büyük destek, İkinci Dünya Savaşı sonrası ve Soğuk Savaş döneminde, Rus tezlerine karşı Türkiye'nin Boğazlar konusundaki en büyük destekçisi konumunda olan ABD'den gelmiştir. Avrupa ülkeleri

<sup>63</sup> Bkz. Cumhuriyet, "Rusya, Boğazlar'da Yalnız Kaldı", 16 Şubat 1995, s.7.

<sup>64</sup> Milliyet, "Boğazlar İçin Ortodoks Dayanışması", 2 Haziran 1994, s.16.

<sup>65</sup> Bkz. Hürriyet, "Boğazlar'da Türkiye'nin İsteddiği Oldu", 29 Kasım 1997, s.14; Turkish Daily News, "Turkey Emerges Victorious at IMO", 13 Mayıs 1998, s.1.

ise, daha çok sessiz kalarak destek sunmuşlardır<sup>66</sup>. Bu arada, Avrupa Parlamentosu 21 Nisan 1994 tarihinde aldığı bir kararla Türkiye'nin Boğazlar'daki geçişlerde kontrolü artırması ve mevcut kuralları sertleştirmesi yönünde karar almış ve kılavuz kaptan uygulamasının bütün gemilere zorunlu hale getirilmesini tavsiye etmiştir<sup>67</sup>. Böylece, Türkiye'nin tezlerine Avrupa ülkeleri dolaylı bir destek daha vermişlerdir. Türkiye, Rusya'nın itirazları karşısında IMO'da açık desteğini aldığı ABD nezdindeki girişimlerini, 24 Kasım 1994'te tüzük yürürlüğe girdikten sonra da sürdürmüş ve bir heyeti ABD'ye göndererek, bu konuda "ilke olarak", açık destek almayı başarmıştır<sup>68</sup>.

Tüzük konusunda en çok itiraz eden ülkelerin başında gelen Rusya, tarihi politikası olan Boğazlar'ı kendi lehinde açık tutmak için çalışmıştır. Rusya, 1936'da Montreux Sözleşmesi'nde takındığı tavrını, 1994 ve sonrasında Boğazlar Tüzüğü konusunda da tekrarlamıştır. Türk Boğazları'nın statüsünün, Karadeniz ülkeleri ile ortak belirlenmesini istemiş ve Boğazlar'ın kendi gemilerine mümkün olduğu kadar açık kalması için gayret göstermiştir. Rusya, 1994 yılında tüzüğün yürürlüğe konulmasını engelleyemeyince, bundan sonra en azından Türkiye'nin 1994 tarihli tüzük ile getirdiği kuralları sulandırmak ve büyük gemilerin Boğazlar'dan geçişini düzenleyen tüzük kurallarını kendi lehinde değiştirmek istemiştir. Rusya bunu sağlamak için de, Boğazlar trafiğinin düzenlenme yetkisini Türkiye'den alarak, uluslararası bir kuruluş olan IMO'ya devredilmesi için çaba sarf etmiştir. Ancak, Rusya'nın, bu amaçlarla Yunanistan, Kıbrıs Rum Kesimi ve Bulgaristan'ın desteği ile sunduğu bir rapor, 1998 Mayıs ayında IMO Genel Kurul Toplantısı'nda, ABD, İngiltere, Fransa, Malta ve Bahama gibi denizcilik sektörünün önde gelen ülkelerinin desteği ile reddedilmiştir<sup>69</sup>.

Rusya'nın bu politikasının en önemli sebeplerinden birinin, Hazar petrolünün Boğazlar üzerinden pazarlanması olduğu daha önceki bölümlerde açıklanmıştı. Ancak Rusya için Boğazlar, ticari açıdan sadece bu demek değildir. "Rusya deniz yolu ile yaptığı ihracatın yüzde 50'sini, ithalatın da yüzde 25'ini Boğazlar üzerinden

<sup>66</sup> Bkz. Cumhuriyet, "ABD'den Türkiye'ye Boğaz Desteği", 27 Mayıs 1994, s.18; Zeynep Göğüş, *Balaylaka mı, Türkü mü?*, Sabah, 2 Aralık 1997, s.14.

<sup>67</sup> Hürriyet, "Boğaz'daki Denetime Avrupa'dan Destek", 22 Nisan 1994, s.16.

<sup>68</sup> Hürriyet, "ABD'den Boğazlar İçin Destek", 3 Aralık 1994, s.18.

<sup>69</sup> Turkish Daily News, "Turkey Emerges Victorious at IMO", 13 Mayıs 1998, s.1.

gerçekleştirmektedir."<sup>70</sup> Tablo 3 ve Tablo 4'te görüldüğü gibi, 1993 yılında Boğazlar'dan geçiş yapan 99 farklı ülkeye ait toplam 23 bin 414 yabancı bayraklı gemiden, 6 bin 322'si Rusya'ya aittir. Yine Boğazlar'dan geçen toplam 117.626.723 ton yükün, 23.251.077'si Rusya'ya aittir. Bu rakamlar Rusya'nın Boğazlar'ı en çok kullanan ve Boğazlar'dan en çok yük geçiren ülke olduğunu göstermektedir<sup>71</sup>. Bu durum da, Rusya'nın Boğazlar'dan "sınırsız serbest geçiş" için neden bu kadar ısrarlı olduğunu göstermektedir.

Rusya'nın en büyük destekçileri Yunanistan ve Kıbrıs Rum Kesimi'nin de durumları pek farklı değildir. 1993 yılında Boğazlar'dan 1255 gemisi geçiş yapan Yunanistan, en sık geçiş yapan dördüncü ülke konumunda olmasına karşın, 12.790.458 ton ile en fazla yük geçiren üçüncü ülkedir.

Kıbrıs Rum Kesimi'nin durumu ise, daha da ilginçtir. 1993 yılında 750 geçişle en fazla geçiş yapan 11. ülke olmasına karşın, 7.643.765 ton ile en fazla yük geçiren dördüncü ülke konumundadır<sup>72</sup>. Bu rakamlar özellikle Kıbrıs Rum Kesimi'nin elindeki gemilerin genellikle 150 metreden büyük gemiler olduğunu da ortaya koymaktadır. Tüzüğün büyük gemilere getirdiği sınırlamalar ve Yunanistan ile Kıbrıs Rum Kesimi'nin Türkiye karşılığında gelenekselleşen dış politikaları da gözönüne alındığında, iki ülkenin tüzük karşıtı politikalarının sebepleri de daha net anlaşılmaktadır.

Söz konusu üç ülkenin Boğazlar'ı kullanımları yük ve geçiş sıklığı açısından 99 ülke toplamı içerisinde yaklaşık yüzde 40'ı bulmaktadır. Bu ülkelere IMO toplantısı sırasında destek veren, Ukrayna, Bulgaristan ve Romanya'da bu ülkelerden sonra Boğazlar'ı en sık kullanan ve en çok yük geçiren ilk 10 arasında yer almaktadırlar<sup>73</sup>.

IMO toplantısında yine Rusya'ya destek veren ülkeler arasında yer alan Umman ise, Boğazlar'ı en sık kullanan ve yük taşıyan ülkeler arasında yer almamaktadır. Ancak, Umman'ın bu desteğinin arkasında, Kazakistan ve Rusya ile birlikte Kazak Boru Hattı

<sup>70</sup> Oktay Ekşi, "Çernişev Ne Diyor?", Hürriyet, 7 Ağustos 1993, s.23.

<sup>71</sup> Gün Kut, "Major Users of the Turkish...", s.157.

<sup>72</sup> Gün Kut, aynı eser, s.157.

<sup>73</sup> Gün Kut, aynı eser, s.157.

**TABLO 3:**  
**1936 Yılında Boğazlar'ın En Büyük Kullanıcısı Ülkeler**  
**(Yabancı Ticaret Gemileri)\***

En Fazla Geçiş Yapanlar		En Fazla Yük Taşıyanlar	
Ülkeler	Geçiş Sayısı	Ülkeler	Kayıtlı Ton
1. Yunanistan	1292	1. İngiltere	2,890,184
2. İngiltere	1235	2. İtalya	1,604,666
3. İtalya	785	3. Yunanistan	1,576,094
4. Almanya	383	4. Norveç	743,700
5. SSCB	333	5. SSCB	740,098
6. Romanya	311	6. Romanya	647,391

\* Gün Kut, "Major Users Of The Turkish Straits and Multilateral Treaties On Environment", Turkish Straits New Problems New Solutions, İstanbul 1995, s.158.

**TABLO 3:**  
**1993 Yılında Boğazlar'ın En Büyük Kullanıcıları**  
**(Yabancı Ticaret Gemileri)\***

En Fazla Geçiş Yapanlar		En Fazla Yük Taşıyanlar	
Ülkeler	Geçiş Sayısı	Ülkeler	Tonaj (ton)
1. Rusya	6322	1. Rusya	23,251, 077
2. Ukrayna	2151	2. Malta	18,536,934
3. Malta	2116	3. Yunanistan	12,790,458
4. Yunanistan	1255	4. Kıbrıs Rum Kesimi	7,643,365
5. Bulgaristan	1109	5. Ukrayna	6,692,475
6. Suriye	1005	6. Panama	5,347,338
7. Lübnan	943	7. Norveç	5,081,702
8. Honduras	934	8. Bulgaristan	4,902,266
9. Panama	867	9. Liberya	3,810,753
10. Romanya	861	10. Romanya	3,748,135
11. Kıbrıs Rum Kesimi	750	11. İtalya	3,035,237
12. Saint Vincent *	578	12. Bahama	2,730,823
13. Norveç	540	13. Saint Vincent*	1,958,568
14. İtalya	466	14. ABD	1,562,618
15. Bahama	378	15. Çin	1,155,649
16. Liberya	318	16. Hindistan	1,148,024

\* Gün Kut, "Major Users Of The Turkish Straits and Multilateral Treaties On Environment", Turkish Straits New Problems New Solutions, İstanbul 1995, s.157.

\*\* Saint Vincent ve Grenadalar

Şirketi Konsorsiyumu'nda yer almasının rol oynadığı tahmin edilmektedir. Zira, bu konsorsiyum Kazakistan'ın Tengiz Bölgesi petrollerinin uluslararası piyasalara pazarlanması için Novorossisk Limanı'nı güzergah olarak belirlemiştir<sup>74</sup>. Bu durumda, Boğazlar'ın petrol taşımacılığına açık olması, Umman'ın daha çok işine gelmektedir. Umman'ın, yeni Boğazlar tüzüğü'nün Hürmüz Boğazı ile bazı meselelere de emsal teşkil etmesi endişesi taşıyabileceği de kaydedilmiştir<sup>75</sup>.

Bütün bunların ışığında, itiraz eden ülkelerin Boğazlar'dan en çok faydalanan ülkeler olduğu ortaya çıkmaktadır. Bu ülkeler, Boğazlar'daki kazalar birinci elden kendilerini etkilemediği için, ülkeleri açısından sınırsız serbestlik istemektedirler. Türkiye'nin düzenlemeleri haklı bile olsa, bunu göz ardı etmeye çalışmaktadırlar. Mesela, Yunanistan'ın tam üye olduğu Avrupa Birliği prensip olarak, tankerlerin kıyılardan 15 mil açığa gitmesini benimsemektedir. Oysa Boğazlar'da bu mesafe zaman zaman neredeyse 150 metreye düşmektedir<sup>76</sup>.

Yine, açık denizlerde 200 deniz mili mesafede hareket serbestisini kısıtlayan çevre güvenliği kontrollerini dahi kabul eden Rusya'nın, şimdi 12 milyon insanın yaşadığı İstanbul Boğazı'nda kıyıya 200 metre mesafedeki çevre güvenliği düzenlemelerine itiraz etmesi de ilginçtir<sup>77</sup>. Bütün bunlara rağmen Rusya, Yunanistan ve Kıbrıs Rum Kesimi'nin tüzük karşısında direnmeleri hukuki veya seyrüsefer güvenliği ile alakası olmayan, daha çok çıkarlarının zedelenmesi endişesi olduğu görülmektedir.

<sup>74</sup> Atakan Gül, Ayfer Yazgan Gül, aynı eser, s.24.

<sup>75</sup> Hürmüz Boğazı, İran ile Umman Sultanlığı arasında yer alır. Basra Körfezi ile Umman Denizi'ni dolayısıyla da Hint Okyanusu'nu birleştirir. Dünya petrol trafiğinin yüzde 40'ı bu Boğaz'dan geçer. Toplam 23 mil (37 km) genişliğindedir. İran ile Umman'ın 12 km.lik kıta sahanlıkları, Boğaz'ın genişliğini aşmaktadır. İran'ın, Boğaz'ın Basra girişindeki üç önemli ada, Büyük ve Küçük Tunb ile Ebu Musa'yı 1971 yılında işgal etmesi sebebiyle, hassas bir bölge haline gelmiştir. Hürmüz Boğazı, Umman ile İran arasında, özellikle 1979 İran İslam Devrimi sonrasında daha da ciddi problem teşkil etmeye başlamıştır. Bunda, İran'ın bir kaç kez petrol trafiğini engellemek için Hürmüz Boğazı'nı kapatabileceği tehditleri etkili olmuştur. (Ayrıntılı bilgi için bkz. Dilip Hiro, *Dictionary of the Middle East*, Londra 1996, s.113; Malcolm.E. Yapp, *The Near East Since The First World War: A history to 1995*, New York 1996, s.428.)

<sup>76</sup> Atakan Gül, Ayfer Yazgan Gül, aynı eser, s.84.

<sup>77</sup> Yılmaz Dağcı, aynı eser, s.30.

## 2. Muhalif ve Destekçi Ülkelerin Montreux Sözleşmesi'nin Değiştirilmesine Bakışı

1994 tarihli yeni Boğazlar tüzüğü konusunda yaşanan bütün bu tartışmalar dikkate alındığında, Boğazlar rejimini "rebus stantibus"a yani değişen şartlara göre yenilemenin, yani 1936 Montreux Sözleşmesi'nin değiştirilmesinin neden söz konusu edilmediği dikkat çekmektedir. Anlaşmaya göre imzacı ülkeler beş yıllık periyotlarda anlaşmanın tartışılmaya açılmasını isteyebileceklerine göre, ne Boğazlar tüzüğünü yayınlayan Türkiye, ne de tüzüğe çok şiddetli muhalefet göstermelerine rağmen Montreux Sözleşmesi imzacısı ülkelere Rusya ve Yunanistan bu konuda bir girişimde bulunmuşlardır. Bunun en önemli ve açık sebebi, ne Türkiye, ne de Rusya'nın yapılacak yeni bir anlaşmanın kendilerine, mevcut olan anlaşmadan daha iyi şartlar sağlayacağına inanmamalarıdır.

Bu kaygıya Milletlerarası Adalet Divanı'nın 1946 yılında Korfu Kanalı Davası'nda verdiği, "Boğazlar'dan serbestçe geçiş bir teamül kuralıdır" ve "zararsız olmak kaydıyla savaş gemileri de Boğazlar'dan, kıyı ülkesinin iznini almadan, geçirilebilir" kararları sebep olmaktadır. Zira bu kararlarda tonaj sınırı, önceden bildirim ve savaş hali gibi durumlardan bahsedilmemektedir<sup>78</sup>.

Korfu Boğazı, Yunanistan'a ait Korfu Adası ile Arnavutluk sınırları arasında dar bir su yolu geçididir. 15 Mayıs 1946'da İngiltere'ye ait bir savaş gemisine Boğaz'dan geçerken ateş açılmış, Arnavutluk ve İngiltere arasında büyüyen tartışma Uluslararası Adalet Divanı'na taşınmıştır. Arnavutluk, savaş gemilerinin önceden haberdar etmeleri gerektiğini savunmuşsa da, başarıya ulaşamamış ve Boğazlar'ın barış zamanında savaş gemilerinin de serbest geçişine açıklığı kararı, uluslararası bir teamül haline gelmiştir<sup>79</sup>. Yine 1958 Açık Denizler Konvansiyonu ile 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS)'nin hükümleri de 1936 Montreux Sözleşmesi'nden daha gevşek hükümler içermektedir<sup>80</sup>.

<sup>78</sup> Cumhuriyet, "Kazanımlar İstikrarı Bozmamalı", 3 Eylül 1993, s.13.

<sup>79</sup> Rifat Öztürk, *Tarihi Gelişim İçinde Türk Boğazları ve Yeni Oluşumların Işığında Geleceği*, İstanbul 1993, s.59.

<sup>80</sup> Mensur Akgün, "Boğazlarda Güvenliği Sağlamalıyız", Milliyet, 10 Mayıs 1996, s.22.

Bu durumda, Türkiye'nin endişelerinin daha çok askeri ağırlıklı olduğunu söylemek doğru olacaktır. "Montreux Sözleşmesi olmazsa Türkiye yakın savaş tehdidi ile karşılaştığı bir durumda Boğazlar'dan savaş gemilerinin geçişlerine kısıtlamalar koyarak güvenliğini sağlayamaz. Keza, Karadeniz'e kıyıda olan ve olmayan iki devlet arasında çıkacak bir savaşta, bu devletlerin savaş gemilerine Boğazlar'ı kapayarak tarafsızlığını koruyamaz. Ayrıca, Montreux Sözleşmesi'ndeki kısıtlamalar olmasa, Akdeniz'de filosu bulunan büyük denizci devletlere savaş gemilerini sürekli olarak Karadeniz'de tutma imkanı doğar...Bu tür gelişmeler de Türkiye'nin çapraz baskı altında kalmasına yol açar"<sup>81</sup> Böyle bir kayıp da, Karadeniz'i "sıcak deniz" haline getirecektir<sup>82</sup>. Mesela, serbest geçiş hakkından faydalanan ABD'ye bağlı 6. Filonun sürekli olarak Karadeniz'de dolaştığını düşüldüğünde, bölgede nasıl bir tansiyon yükselmesine sebep olacağı ortadır<sup>83</sup>.

Kısacası, Montreux Sözleşmesi, Türkiye'ye ticari gemiler hakkında yeterli haklar tanımasa da, savaş gemileri ve savaş hali konularında önemli avantajlar sağlamaktadır. Türkiye de, bu üstün konumunun bozulmasından endişe etmektedir.

Montreux Sözleşmesi'nin feshinin bir fayda getirmeyeceğini savunan uzmanların üzerinde durdukları bir başka unsur da, Montreux Sözleşmesi kalksa bile Türkiye'nin uluslararası bir teamül haline gelen ticari gemilerin zararsız veya transit geçişlerine açık olma prensibine ters düşecek kararlar almasının artık mümkün olmayacağı şeklindedir. Bu sebeple Türkiye'nin feshe gitmek veya müzakereye açmak yerine, şimdilik Montreux Sözleşmesi'ne ters düşmeden, uluslararası teamüllere uygun olarak Türkiye'nin egemenlik hakları kapsamında düzenlemeler yapması, en uygun yol olarak gösterilmektedir. Yeni Boğazlar tüzüğü'nün de bu konuda atılmış önemli bir adım olduğu kaydedilmektedir<sup>84</sup>.

Montreux Sözleşmesi'nin değiştirilmesi halinde, halihazırdaki kazanımlarını kaybetme endişesi taşıyan tek ülke Türkiye değildir. Türkiye'nin yürürlüğe koyduğu

<sup>81</sup> Şükrü Elekdağ, "Montreux ve Avrasya Stratejik Dengesi", Milliyet, 27 Mart 1994, s.19.

<sup>82</sup> Cumhuriyet, "Kazanımlar İstikrarı Bozmamalı", 3 Eylül 1993, s.13.

<sup>83</sup> Şükrü Elekdağ, aynı eser, s.19.

<sup>84</sup> Bkz. Yılmaz Altuğ, "Montreux Andlaşması Değiştirilmeli mi?", Türkiye, 11 Nisan 1994, s.10.



tüzüğe en büyük tepkiyi göstermesine rağmen, Rusya da Montreux Sözleşmesi'nin değiştirilmesi veya yeniden tartışılmasını gündeme getirememiştir. Zira, 1936 Montreux Sözleşmesi mevcut yapısıyla Türkiye'den sonra en çok Rusya'ya yaramaktadır. Karadeniz'de kıyısı bulunmayan ülkelerin savaş gemilerine getirilen sınırlamalar, Rusya için büyük önem arz etmektedir. Oysa, Montreux Sözleşmesi'nin masaya yatırılması durumunda anlaşmanın Korfu Kararı, 1958 ve 1982 Uluslararası Deniz Hukuku Sözleşmeleri'ne uyarlanması söz konusu olacaktır ki, Rusya da bu durumdan endişe duymaktadır<sup>85</sup>.

Montreux Sözleşmesi'nin askeri alanda sağladığı bu avantaj sebebiyle Rusya Donanma Kuvvetleri'nden Amiral Pyotr Dimitriyeviç, Rusya Parlamentosu Alt Meclisi Duma'nın Dış İlişkiler Komitesi'nde yaptığı konuşmada, Boğazlar tüzüğü konusunda sivillerin karşılaştığı problemler ile kendilerinin karşılaşmadıklarını, kaldı ki Türkiye'nin NATO'nun Karadeniz'de askeri varlığını artırma girişimlerini engellediğini ve askeri gemilerin Boğazlar'dan geçişini Montreux Sözleşmesi'ne göre gözetlediğini, kendilerinin de Türk Donanma Yetkilileri ile çok iyi ilişki ve diyaloglarının olduğunu vurgulamıştır<sup>86</sup>.

Bununla beraber, NATO'nun Doğu'ya doğru genişlemesi ve Karadeniz'e kıyısı bulunan Ukrayna ile özel işbirliği anlaşması yapması, Romanya ve Gürcistan ile de Barış İçinde Ortaklık (BİO) anlaşmaları imzalaması sebebiyle, Rusya'nın Boğazlar'ın yabancı savaş gemilerine kapalılığına olan ihtiyacı daha da artmaktadır. Karadeniz Donanması'nın paylaşılması konusunda Ukrayna ile arasında bir çok problemler yaşayan Rusya, sonunda anlaşmaya vararak, "Karadeniz sularında toplam 338 savaş gemisi bulundurmaya karar vermiş. Personel sayısını da 24 bin olarak belirlemiştir."<sup>87</sup> Bu rakamlar da, Karadeniz'e olan kıyıları azalsa da, Karadeniz'in Rusya için askeri olarak da halen önemli olduğunun göstergesidir.

Türkiye ve Rusya'nın Montreux'dan sağladığı bu ortak çıkarlar ve yenilenen uluslararası hukuk kurallarının Boğazlar'dan her iki ülke için de daha avantajlı şartlar

<sup>85</sup> Mansur Akgün, "Boğazlar'daki Sorumluluğumuz", Yeni Yüzyıl, 12 Ocak 1995, s.15.

<sup>86</sup> Sabah, "Rusya, Boğazlar'ın Kapatılmasını BM'ye Götürebiliriz", 16 Şubat 1995, s.18.

<sup>87</sup> Zaman, "Rusya Donanmasını Revize Ediyor", 9 Temmuz 1997, s.4.

ortaya koymaması sebebiyle, 1936 tarihli Montreux Sözleşmesi'nin yakın bir dönemde de değiştirilmesi beklenmemektedir. Montreux Sözleşmesi'nin imzacısı ve 1994 tarihli yeni Boğazlar tüzüğünün muhalifleri arasında yer alan Yunanistan ise, Rusya ile yakın ilişkileri ve Türkiye'nin bu konuda sıcak yaklaşım göstermemesi sebebiyle böyle bir yola kolay kolay başvurmayacaktır.



## BEŞİNCİ BÖLÜM

1994 TARİHLİ YENİ BOĞAZLAR TÜZÜĞÜNÜN  
UYGULANMASI VE SONUÇLARIA. YENİ TÜZÜĞÜN UYGULANMASI VE BOĞAZLAR  
TRAFİĞİNDEKİ SONUÇLARI

Türkiye'nin, Türk Boğazları Bölgesi'nde seyrüsefer, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak gayesiyle hazırladığı ve 1 Temmuz 1994 tarihinde "ulusal", 24 Kasım 1994 tarihinde de "uluslararası" olarak yürürlüğe soktuğu, IMO onaylı yeni Boğazlar tüzüğü, bu hedefine ulaşmakta, aşağıda incelenecek bir takım eksikliklerine rağmen, başarı sağlamıştır.

1 Temmuz 1994 tarihinden itibaren "ulusal" olarak uygulanmaya başlayan yeni Boğazlar tüzüğü, IMO onaylı "uluslararası" haliyle yürürlüğe girmeden 4 gün önce Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı Basın Sözcüsü tarafından yapılan bir açıklamada, Rus bandıralı gemiler de dahil bütün yabancı gemilerin tüzük kurallarına uymaya başladığı, sadece 200 metreden büyük gemilerin gece geçmemeleri yönündeki tavsiyeye pek uyulmadığı açıklanmıştır<sup>1</sup>. Dışişleri Bakanlığı'nın bu açıklaması, yeni tüzüğün Boğazlar'ı en çok kullanan bazı ülkelerin itirazlarına rağmen, uygulama sahası bulduğu ve Türkiye'nin düzenlemelerine uyulduğunu göstermiştir.

Yeni Boğazlar tüzüğünün yürürlüğe girmesinden itibaren Türkiye'nin, tüzüğün seyrüsefer güvenliğini sağlamaya yönelik olduğu tezlerini doğrulayan bir gelişme yaşanmış ve tüzüğün yürürlüğe girdiği dönemden itibaren deniz kazası sayısında önemli düşüşler görülmüştür. Nitekim, 1 Temmuz 1994 tarihinde tüzük ulusal olarak yürürlüğe

<sup>1</sup> Bkz. Sabah (Gazetesi), "Boğazlar'dan Geçişe Hakim Olamıyoruz", 20 Kasım 1994, s.26.

girene kadar, Türk Boğazları Bölgesi'nde 22 kaza vuku bulurken, tüzük yürürlüğe girdikten sonraki ilk altı ayda sadece 2 kaza meydana gelmiştir. 1994'ün her iki dönemi karşılaştırıldığında, 1/11 gibi bir azalmanın yaşandığı ortaya çıkmaktadır<sup>2</sup>. 1995 ve 1996 yıllarında ise, Boğazlar Bölgesi'nde sadece 7'şer kaza olmuştur<sup>3</sup>. Bu kazalar arasında tehlikeli kazaların sayısında da azalma yaşanmıştır. Bu azalmanın sıfırlanması halinde ise, tüzük karşıtı tezler çok büyük oranda anlamını yitirecek ve Türkiye'nin haklılığı da aynı oranda ortaya çıkacaktır.

Türkiye'nin, yeni tüzük kapsamında büyük gemilerin geçişlerinde uyguladığı "gecikmeli geçiş"in örneklerinden ilki ise, 12 Ocak 1995'te yaşanmıştır. Norveç ve Rus bandıralı iki tankerin Karadeniz'den Marmara'ya, yine bir Norveç tankerin de Marmara'dan Karadeniz'e geçişi için Boğazlar trafiğe 9 saat kapatılmıştır. Büyük tankerlerin geçişlerini tamamları için geçen sürede çok sayıda gemi Boğazlar'ın iki girişinde beklemeye koyulmuşlardır<sup>4</sup>.

Buna karşılık, tüzüğün yürürlüğe girmesi konusunda büyük uğraşlar veren Türkiye, tüzük konusunda kendisine düşeni tam olarak yerine getirmeyerek, uygulamadaki aksaklıkların tamamen giderilmesini veya daha iyi kontrolün sağlanmasını geciktirmiştir. Nitekim, yeni Boğazlar tüzüğünün yürürlüğe girmesinin üzerinden 3 yıldan çok zaman geçmiş olmasına rağmen, Boğazlar'da bir radar sistemi kurulamamıştır. Bu da kuralların uygulanıp uygulanmadığı konusunda, denetim zorluğunun yaşanmasına sebep olmaktadır. Kaldı ki bu durum Türkiye'nin Boğazlar'da seyrüsefer güvenliğini artırma tezlerine de ters düşmektedir.

Nitekim, Rusya Mayıs 1998'de Londra'da yapılan IMO Genel Kurulu'nda bu hususu dile getirerek, Türkiye'nin güvenlik gerekçesinden ziyade, Hazar petrolünün Boğazlar'dan taşınmasını önlemeyi hedeflediği tezini bir kez daha dile getirmiştir. Rusya, 1997 yılında "gecikmeli geçiş" uygulamaları sebebiyle Boğazlar'ın 337 saat trafiğe kapalı

<sup>2</sup> Hürriyet (Gazetesi), "Tüzüklü Boğaz'da Sadece 4 Kaza Oldu", 16 Aralık 1995, s.30.

<sup>3</sup> Time (The Weekly Newsmagazine), "The Dire Straits", 24 March 1997, s.35.

<sup>4</sup> Hürriyet, "Ruslar'a Karşı Boğaz Silahı", 13 Ocak 1995, s.34.

kaldığını, 150 metreden büyük gemilerin eskiden olduğu gibi Boğazlar'dan çift yönlü geçişine izin verilmesini istemiştir<sup>5</sup>.

Türkiye, Rusya'nın bu suçlamaları karşısında tüzük uygulamasının kazaları önlemede büyük bir başarı sağladığını belirterek kendini savunmuş ve 2000 yılında faaliyete geçirmeyi planladığı "güvenlik sistemi"ni tanıtmakla yetinmiştir. Londra'daki Genel Kurul'da Türk Heyeti'ne başkanlık eden Deniz Kuvvetleri eski Komutanı Başbakanlık Başdanışmanı Emekli Oramiral Güven Erkaya, Boğazlar'da hali hazırda binde 40'a indirilen kaza oranının, yeni güvenlik sistemi ile dünya standardı olan binde 10'nun altına düşürüleceğini belirtmiştir<sup>6</sup>. 2000 yılına kadar hizmete sokulması planlanan yeni güvenlik sistemi ile, Türk Boğazları Bölgesi'ne yerleştirilecek "elektronik göz" adı verilen yaklaşık 15 kadar radar ile gemi trafiğinin sıkı takip altına alınması kast edilmektedir<sup>7</sup>. Türkiye, hali hazırda kontrolü, ilkel bir metotla, trafik istasyonlarından dürbünler vasıtasıyla yürütmektedir.

Türkiye'nin Boğazlar ile ilgili tezleriyle çelişen tek eksiği, sadece radar sistemi kuramamış olması değildir. Türk Boğazları Bölgesi'nde, seyrüsefer, can, mal ve çevre güvenliği gerekçelerini ileri süren Türkiye'nin, Boğazlar'daki herhangi bir kazanın etkilerini en aza indirecek doğru dürüst bir kurtarma gemisi ve deniz itfaiye teşkilatı da bulunmamaktadır<sup>8</sup>. Bu durum da Türkiye'nin sık sık eleştiriler almasına sebep olmaktadır. Türkiye, yine özellikle Rusya'nın bu konulardaki tepki ve itirazları sebebiyle, yeni güvenlik sistemi kapsamında dört ayrı yerde acil müdahale merkezlerinin kurulması için de çalışmalar yürütmeye başlamıştır<sup>9</sup>.

Sonuç olarak, Türkiye seyrüsefer, çevre, can ve mal güvenliği gerekçeleriyle yürürlüğe soktuğu 1994 tarihli yeni Boğazlar tüzüğü'nün uygulamaya konulmasından sonra, bu hedeflerine

<sup>5</sup> Milliyet (Gazetesi), "Rusya ile 'Boğaz'laşma", 30 Nisan 1997, s.18.

<sup>6</sup> Radikal (Gazetesi), "Boğazlar Zaferi", 13 Mayıs 1998, s.5.

<sup>7</sup> Zaman (Gazetesi), "Boğaz'a Sıkı Koruma", 11 Ocak 1997, s.8.

<sup>8</sup> Zaman, "Boğazlar Dürbüne Teslim", 9 Mart 1995, s.9.

<sup>9</sup> Zaman, "Boğazlar'da Geri Adım Yok", 29 Kasım 1997, s.5.

ulaşmakta belirli bir başarı göstermeye başlamıştır. Ancak, Türkiye'nin Boğazlar Bölgesi'nde gemi trafiğini takip için radar sistemi kurmakta ağır davranması ve Boğazlar Bölgesi'nde yaşanan yüzlerce kazaya rağmen halen acil müdahale merkezleri ve bir deniz itfaiye teşkilatı oluşturmamış olması, kendi gerekçelerine ve Boğazlar gerçeğine ters düşmektedir. Türkiye'nin bu eksiklerini gidermek ve tüzüğü takviye etmek için başlattığı yeni çalışmalar da tamamlandığında, Türk Boğazları Bölgesi'ndeki kaza tehlikesinin hedeflendiği gibi binde 10'ların altına inmesi ve seyrüsefer güvenliğinin daha da artması mümkün olacaktır.

## **B. 1994 TARİHLİ YENİ BOĞAZLAR TÜZÜĞÜNÜN EKSİK GÖRÜLEN YANLARI**

Türkiye'nin tüzük kapsamında seyrüsefer, çevre ve can güvenliğini artırma girişimleri, daha önceki bölümlerde anlatılan sebepler dolayısıyla gereklidir; ancak, 1994 tarihli yeni Boğazlar tüzüğünün getirdiği düzenlemeler bunu sağlamak için yeterli değildir. Türkiye, yeni tüzük ile Boğazlar trafiğini 1936 Montreux Sözleşmesi'ne ters düşmeden, bu sözleşmeden doğan egemenlik hakları kapsamında düzenlemeye çalıştığından, ister istemez gerekli olan bütün kuralları uygulamaya koyamamıştır. Türkiye'nin gerekli olduğu halde uygulamaya koyamadığı ilk kural, "kılavuz ve romorkör zorunluluğudur".

Montreux Sözleşmesi'nin 4. maddesinde yer alan "Kılavuzluk ve yedekçilik (römorkörcülük) isteğe bağlı kalmaktadır" hükmü sebebiyle Türkiye, bunu zorunlu hale getirememektedir. Oysa, 1994 yılına kadar ki, son 204 kaza incelendiğinde; 193 kazada hiçbir gemide kılavuz kaptan olmadığı, 10 kazada 1 kılavuz kaptan olduğu, 1 kazada da her iki gemide kılavuz kaptan olduğu (bu kaza can kaybı olmadan, sadece sürtünme ile atlatılmıştır) görülmektedir<sup>10</sup>. Yine, 1 Mayıs 1982 ile 2 Mart 1993 tarihleri arasındaki kazaların yüzde 85'inde her iki gemide de kılavuz kaptan bulunmadığı görülmektedir. Bu

<sup>10</sup> Milliyet, "Boğazlar'a Yeni Düzen", 9 Ocak 1997, s.12.

oranlar, IMO'nun dünyada oluşan gemi kazalarının yüzde 80-85'inin insan hatası yüzünden meydana geldiği şeklindeki istatistikleriyle de uyusmaktadır. Bu durumda kılavuz kaptan zorunluluğu getirilmesi halinde, kaza miktarında yüzde 80-85 oranında bir azalmanın yaşanacağı ortaya çıkmaktadır<sup>11</sup>. Ancak, Türkiye tüzüğü'nün 31. maddesi ile Türk bayraklı gemilere kılavuz zorunluluğu getirirken, yabancı bayraklı gemilere sadece tavsiye ile yetinmiştir.

Yeni Boğazlar tüzüğü yürürlüğe girene kadar ki dönemde, Boğazlar'dan geçiş yapan gemilerin sadece 1/3'ü kılavuz kaptan almaktaydılar<sup>12</sup>. Boğazlar'dan zararsız geçiş yapan yabancı bayraklı gemiler 2 bin dolarlık kılavuz kaptan ücretini ödememek için kılavuz almamayı tercih etmemekteler. Oysa kılavuz kaptan zorunluluğu bulunan Süveyş Kanalı'nda kılavuzluk ücreti 135 bin dolardır. Türkiye transit gemilere bu hizmeti düzenli olarak sunamadığı için yılda 2 milyar dolara yakın gelir kaybına da uğramaktadır<sup>13</sup>. Nitekim, kılavuz alma zorunluluğunun bir ihtiyaç olduğunu gören Avrupa Parlamentosu da 21 Nisan 1994 tarihinde aldığı bir kararla, Türk Boğazları Bölgesi'nde kılavuz kaptan uygulamasının bütün gemilere zorunlu hale getirilmesini tavsiye etmiştir<sup>14</sup>.

Kılavuz kaptan almayı zorunlu hale getirmesi gereken Türkiye, aynı şekilde 1936 Montreux Sözleşmesi'nde yine zorunlu olmadığı belirtilen römorkajı da zorunlu hale getirmelidir. Römorkaj, kaza anında su yolunu bir an önce hizmete açmak ya da zor durumdaki gemilere yardımcı olarak kazaları önlemek için gereklidir<sup>15</sup>. Boğazlar'ın coğrafi ve oşinografik yapısı, özellikle manevra kabiliyetinden yoksun gemiler için büyük tehdit arz etmektedir. Türkiye, römorkajı şart koşarak, bu gemilerin geçişlerindeki tehlikeyi asgariye indirebilecektir.

<sup>11</sup> Deniz Ticareti (Dergisi), 1994, Sayı 1, s.57.

<sup>12</sup> Turkey and Turkish Foreign Policy (CD), "Safety in the Turkish Straits", Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, Ankara 1996.

<sup>13</sup> Aykut Erol, "Türk Boğazları Bölgesi ve Limanlarımızda Felaketler Nasıl Önlenir?", Denizati (Dergisi), Kasım-Aralık 1996, s.38.

<sup>14</sup> Hürriyet, "Boğaz'daki Denetime Avrupa'dan Destek", 22 Nisan 1994, s.16.

<sup>15</sup> Milliyet, "İstanbul Boğazı'nda Yılda 40 Bin Gemi Geçiyor", 15 Mart 1994, s.14.

Bu açıklamalardan da görüleceği gibi, 1936 Montreux Sözleşmesi Türkiye'ye ticari gemilerin geçişini düzenleme yönünde, yeterli hak vermemiştir. Çok keskin ve kör dönüşleri olan Boğazlar'da kılavuz alma zorunluluğu olmadığı gibi, Montreux Sözleşmesi'nin 2. maddesinde yer alan "...hamulesi ne olursa olsun..." ibaresi sebebiyle ticari gemiler hiç bir sınırlama olmadan Boğazlar'dan geçebilmektedir. Öyle ki, bir gemi zenginleştirilmiş Uranyum da taşısa Türkiye, söz konusu ikinci madde sebebiyle, girip yükünü kontrol edememekte ve geminin geçişini de engelleyememektedir. Nitekim Tüzük yürürlüğe girene kadar ki sürede, geçiş yapan gemilerin sadece 1/5'i kargo bildiriminde bulunurken<sup>16</sup>, 1977 ve 1991 yılında Rum bandıralı iki geminin yük bildirimlerinin aksine silah taşıdıkları ortaya çıkmıştır. 1936 Montreux Sözleşmesi'nin söz konusu 2 nci maddesi, Türkiye'ye kendisine karşı kullanılacağını bilse bile, bir silahın Boğazlar'dan naklini engellemeye bile izin vermemektedir<sup>17</sup>. Nitekim, Rusya'nın Kıbrıs Rum Kesimi'ne sattığı, savunma amaçlı S-300 füzelerinin Boğazlar'dan geçirilmeye kalkışılması halinde Türkiye'nin, müdahale edip edemeyeceği de uzun süre tartışılmıştır. Türkiye, bu konuda kesin tavrını, füzelerin adaya getirilmesi halinde, rampaları vuracağını söyleyerek ortaya koymuştur.

Türkiye'nin Boğazlar Bölgesi'nde tam güvenliği sağlayabilmesi için, 1936 Montreux Sözleşmesi kapsamında değiştirilmesi gereken bir diğer önemli uygulama da yük bildiri konusunda olmalıdır. Türkiye'nin tüzük ile uygulamaya koymaya çalıştığı ve yine Rusya'nın itirazı ile karşılaşan yük bildiri şartı ise, Boğaz trafiğini düzenlemeye yöneliktir. Yoksa, Türkiye'nin buna dayanarak herhangi bir gemiye müdahale etme hakkı bulunmamaktadır. Halbuki, yalnız Türkiye'nin askeri güvenliği değil, Boğazlar'ın ve İstanbul'un güvenliği açısından da yük bildiri ve yüküne göre gemilere müdahale kaçınılmazdır. Çünkü petrol ve doğal gaz türevlerini taşıyan tankerler bir yana, bakteriyolojik silahlar, zenginleştirilmiş uranyum, atomik yük taşıyan gemilerin de, Montreux Sözleşmesi'nin 2. maddesi kapsamında geçmesi mümkündür<sup>18</sup>.

<sup>16</sup> "Safety in the Turkish Straits", aynı CD.

<sup>17</sup> İsmail Soysal, "Türk Boğazları ve 1936 Montreux Sözleşmesi", Boğazlar'dan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi, İstanbul 1994, s.5.

<sup>18</sup> Zaman, "Montrö Dar Geliyor", 4 Eylül 1997, s.5.



Boğazlar'ın güvenliği açısından, yük bildiriminin sağlanması da aslında tek başına yeterli değildir. Türkiye'nin, Türk Boğazları Bölgesi'nde çevre ve can güvenliğini artırabilmesi için, Boğazlar'ı en azından tehlikeli madde taşıyan tanker ve gemilerin trafiğine kapatabilmesi gerekmektedir. Özellikle, 1994 yılındaki Nassia tankeri faciasının hemen ardından açıklama yapan bir çok uzman, Boğazlar'ın en azından tehlikeli madde taşıyan tanker ve gemilerin trafiğine kapatılması gereği üzerinde durmuş, Türkiye'nin değişen şartları göz önüne alarak, böyle bir düzenlemeye gitmesini istemişlerdir<sup>19</sup>.

Boğazlar'ın tehlikeli madde taşıyan gemilere kapatılması için ileri sürülen gerekçelerden birisi de, Boğaziçi'nin uluslararası SİT alanlarından birisi olmasıdır. Boğaziçi'nin 1974 ve 1985 yıllarında ilan edilen iki ayrı kanunla SİT alanı ilan edildiği, 1972'de yürürlüğe giren "Dünya Kültürel ve Doğal Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme"nin de tüm BM üyelerine Boğaziçi'ni koruma yükümlülüğü getirdiği belirtilmektedir. Doğal, kültürel ve tarihi olarak dünyanın sayılı SİT alanlarından birisi olan Boğaziçi'ni korumak için ilk olarak, tankerlerin geçişinin yasaklanması istenmiştir<sup>20</sup>.

Ancak, tanker ve tehlikeli madde taşıyan gemiler de "ticari gemiler" sınıflamasında yer aldıklarından, Türkiye'nin böyle bir düzenlemeye gidebilmesi için 1936 Montreux Sözleşmesi'ni değiştirmesi gerekmektedir. Nitekim, Montreux Sözleşmesi'nin değiştirilmesi zorunluluğu, zorunlu kılavuz kaptan ve römorkaj uygulamaları için de geçerlidir. Ne var ki, daha önce belirtilen sebeplerden dolayı Türkiye de Montreux Sözleşmesi'ni şu aşamada değiştirmek istememekte veya göze alamamaktadır. Dolayısıyla, ihtiyaç olmasına karşın, söz konusu düzenlemelerin gerçekleşmesi çok zor görünmektedir.

Bununla beraber, Türkiye'nin, Türk Boğazları Bölgesi'nde güvenliği artırmak için Montreux Sözleşmesi'ni değiştirmeden uygulamaya koyabileceği düzenlemeler de bulunmaktadır. Bu tür uygulamalardan en önemlisi, bir nevi zorunlu trafik sigortası

<sup>19</sup> Bkz. Sabah, "Geçiş Emniyeti Türkiye'nin Yetkisi", 15 Mart 1994, s.24; Cumhuriyet (Gazetesi), "Montreux Boğazlar'ı Tehdit Ediyor", 15 Mart, s.18; Zaman, "Boğaz, Petrol Taşımacılığına Kapatılsın", 15 Mart 1994, s.3; Milliyet, "Montreux Sözleşmesi Değişmeli", 16 Mart 1994, s.18.

<sup>20</sup> Oktay Ekinci, "Boğaz Trafiği Petrol Tankerlerine Kapatılsın", 16 Mart 1994, s.1.

konumunda olan ve üçüncü kişilerin zararlarının da karşılandığı klüp sigortası yükümlülüğünü en azından tehlikeli madde taşıyan veya tankerler için zorunlu hale getirilmesidir. Bu husus, Yunanistan'ın başkenti Atina'daki Uluslararası Posidonia '94 Gemicilik Fuarı'nda yabancı basın mensuplarına bir basın toplantısı düzenleyen Deniz Ticaret Odası Başkanı tarafından da dile getirilmiş ve Türk Boğazları Bölgesi'nde güvenliğin artırılması için alınması gerekli 5 temel önlem arasında "zorunlu kılavuzluk" ile birlikte "zorunlu klüp sigorta" hizmetleri de sayılmıştır<sup>21</sup>.

Türkiye, zorunlu klüp sigorta düzenlemesini gerçekleştirmesi halinde, herhangi bir deniz kazasında çatışmadan zarar gören üçüncü taraf olarak hiç değilse çevre ve fiziksel zararlarını karşılaması mümkün olacaktır. Mesela, 1979 yılında Independanta adlı tanker ile Evriali isimli kuru yük gemisi arasında meydana gelen kazada, Independanta gemisinin her gemide bulunan "tekne sigortası" yanı sıra klüp sigortası bulunduğu için zarar gören üçüncü taraf olan Türkiye ve üçüncü şahıslar da zararlarını tazmin etme imkanı bulmuşlardır. Ancak, Evriali gemisinin klüp sigortası bulunmadığı için maalesef zarar karşılanamamıştır<sup>22</sup>. Türkiye'nin "klüp sigortası" nı zorunlu hale getirmek için, egemenlik hakları kapsamında "ulusal" bir düzenleme yapması yeterli olacaktır. Bu da, klüp sigortanın Türkiye açısından uygulanması daha kolay hale getirmektedir. Nitekim, Türkiye bu konudaki çalışmaları da başlatmış ve tüzüğe ek olarak hazırlanan yeni düzenlemeler arasına almıştır<sup>23</sup>.

### C. BOĞAZLAR'A ALTERNATİF KANAL TARTIŞMALARININ ORTAYA ÇIKMASI

Türkiye'nin Boğazlar'dan serbest geçiş teamülünü Montreux Sözleşmesi'ni değiştirirse bile terk edemeyeceğine göre, Türkiye'nin artma eğiliminde olan Boğazlar trafiğinin yükünü azaltmak için Karadeniz'i-Marmara Denizi'ne bağlayacak bir suni su

<sup>21</sup> Hürriyet, "Boğaz Güvenliği İçin Beş Adım", 8 Haziran 1994, s.9.

<sup>22</sup> Gündüz Aybay, "Petrol Nakli ve Boğazlar", Cumhuriyet, 12 Ağustos 1993, s.2.

<sup>23</sup> Zaman, "Boğazlar'da Geri Adım Yok", 29 Kasım 1997, s.5.s

yolu, yani kanal açması teklifi gündeme gelmiştir. Böyle bir proje Boğazlar yükünü azaltacağı gibi, yeni limanlar ve yeni alternatifleri ile tehdit boyutunu da azaltacaktır<sup>24</sup>.

Uluslararası teamüllere göre tabii su yolu olan Türk Boğazları'ndan geçiş ücreti alamayan Türkiye, söz konusu yapay su yolundan Panama ve Süveyş Kanalı gibi ücret de alabilecektir<sup>25</sup>. Mesela, Türk Boğazları'nın üçte biri kadar trafiğe sahip olan Süveyş Kanalı'ndan Mısır'ın 1997 yılında sağladığı gelir 1 milyar 822 milyon dolar gibi oldukça yüksek bir miktardır<sup>26</sup>.

Yeni bir "İstanbul Kanalı" projesi bazı siyasi partiler tarafından da gündeme getirilmiştir. Kanalın, Boğaz trafiğini rahatlatacağını ileri süren söz konusu parti yetkilileri, böylece Boğazın tabii güzelliğinin korunacağını ve İstanbul'un turistik değerinin artacağını belirtmişlerdir. Yine, bu kanalın Haliç ile de bağlantılı hale getirilmesi halinde, Haliç'in de temizlenmesinin mümkün olacağı vurgulanmışlardır<sup>27</sup>.

Kanal ile ilgili olarak bir mühendislik şirketi de yaptığı ön etüd çalışmasında, Karadeniz kıyısında Terkos Gölü batısındaki Demir İskele-Podima arasında bir nokta ve Marmara kıyısında Celaliye-Eski Ereğli arasındaki bir noktayı birleştirmenin en uygun yol alacağı iddia edilmiştir. Yaklaşık 45 km uzunluğunda olan bu mesafede, 150 m genişliğinde, 20 metre derinliğinde bir kanalın yeterli olacağı kaydedilmiştir. Böyle bir kanalın maliyetinin de toplam 10 milyar doları bulacağı tahmin edilmiştir<sup>28</sup>.

Bu konuda çalışmalar yapan Prof. Dr. Engin Meriç ise, İzmit Körfezi ile Karadeniz'in Şile ilçesi arasında binlerce yıl öncesinde tabii bir su yolunun bulunduğunu, bunun bir Rus bilim adamının yaptığı kazı çalışmalarınca da doğruladığını iddia etmiştir.

<sup>24</sup> Atakan Gül-Ayfer Yazgan Gül, aynı eser, s.73.

<sup>25</sup> Cumhuriyet, 2 Eylül 1993, s.13.

<sup>26</sup> The Egyptian Gazette, "Egypt Keeps Suez Canal 1988 Transit Rates Unchanged", 29 Aralık 1997, s.1.

<sup>27</sup> Bkz. Hürriyet, 15 Mart 1994, s.20.

<sup>28</sup> Yeni Yüzyıl (Gazetesi), "Boğaz'ı Kurtarmak İçin Bir Teklif: Barış Tuneli", 17 Haziran 1997, s.18.

Meriç, söz konusu Şile-Körfez su yolunun kazılarak yeni bir kanal haline getirilmesini önermiştir<sup>29</sup>.

Karadeniz'i Akdeniz'e suni bir kanal ile bağlama projesinin benzeri Rusya ve Yunanistan tarafından İkinci Dünya Savaşı sonrasında dile getirilmiştir. 2. Dünya Savaşı sonrasında Boğazlar'da istediğini elde edemeyen Rusya, Burgaz Nehri'ne bağlanarak Dedeağaç'tan Akdeniz'e çıkmayı planlamıştır. Yunanistan da bugün bu projeyi, Main-Tuna bağlantılı Avrupa İç Su Yolu'nun kendi topraklarından Ege'ye çıkış yapmasını sağlamak için hayata geçirmeyi planlamaktadır<sup>30</sup>.

Kanaldan geçecek gemilerden ücret tahsil edileceğinden, zaman içerisinde kanal projesinin kendisini finanse etmesi mümkün olacak, hatta kara geçecektir. Bunun yanı sıra kanal açma projesi, İstanbul'u rahatlatmak ve Boğaziçi'ni kurtarmak için de önemli bir alternatiftir. Kaldı ki böyle bir proje Boğazlar'ın önemini de azaltmayacaktır, aksine Boğazlar'ın yanı sıra, kanalın tam egemenliğini elinde bulunduran bir Türkiye'nin, bölgesel ağırlığını daha da artıracaktır.

#### **D. 1994 TARİHLİ BOĞAZLAR TÜZÜĞÜNE TAKVİYE İÇİN YAPILAN YENİ ÇALIŞMALAR**

Türk Boğazları'ndaki trafiği düzenlemek ve kontrol etmekten sorumlu Türk Denizcilik Müsteşarlığı, 1994 tarihli yeni Boğazlar tüzüğü'nün uygulamasında ortaya çıkan, daha önceki bölümlerde belirttiğimiz eksiklikleri gidermek için yeni bir çalışmayı 1997 yılı sonlarında tamamlamıştır. 1994 tarihli tüzüğü takviye amacı taşıyan bu son çalışma ile, Türkiye çok eleştirilen radar sistemini kurmak, dört ayrı bölgede acil müdahale merkezi oluşturmak kararları almıştır. Denizcilik Müsteşarı Prof. Dr. Reşat Özkan, yeni düzenlemenin yürürlüğe girmesi ile Boğazlar'da seyrüsefer güvenliğinin

<sup>29</sup> Zaman, "Yeni Boğaz Açalım", 18 Aralık 1997, s.9.

<sup>30</sup> Atakan Gül-Ayfer Yazgan Gül, aynı eser, s.27.

artacağını ve trafik akışının yüzde 10 hızlanacağını belirtmiştir<sup>31</sup>. Türkiye'nin yürürlüğe koyacağı bu tedbirlerin, tüzüğe karşı muhalefet gösteren Rusya ve Yunanistan gibi devletlerin de itirazlarını hafifleteceği tahmin edilmektedir. Denizcilik Müsteşarlığı'nın yürüttüğü yeni çalışma, ayrıca, Türk Boğazları Bölgesi'nden geçiş yapacak gemilerden klüp sigortasını zorunlu kılmayı da içermektedir.

Karadeniz Devletleri'nin itirazlarının da göz önüne alındığı, ancak ortak bir çalışmanın söz konusu olmadığı ek-tüzük hazırlığı dışında, 1 Ocak 2000 yılına kadar Türk Boğazları ile ilgili nihai düzenlemelerin belirleneceği bir Özel Çalışma Grubu da oluşturulmuştur. Bu konudaki çalışmalar, Deniz Kuvvetleri eski Komutanı ve Başbakanlık Başdanışmanı Emekli Oramiral Güven Erkaya başkanlığında yürütülmektedir<sup>32</sup>. Bu çalışmalar, Boğazlar ile ilgili olarak kurulan ve yaklaşık 40 kişinin çalıştığı özel ofis vasıtasıyla yürütülmektedir<sup>33</sup>.

Sonuçta, Türkiye'nin Türk Boğazları Bölgesi'nde seyrüsefer, can, mal ve çevre güvenliği gerekçeleriyle çıkardığı 1994 tarihli yeni Boğazlar tüzüğü, ilk üç yıla ait verilere göre kazalarda önemli bir azalma olduğunu ortaya koymaktadır. Fakat, yeni tüzüğün daha başarılı bir şekilde uygulanabilmesi ve Boğazlar Bölgesi'ndeki güvenliğinin daha da artırılabilmesi için, radar sistemini kurmak ve itfaiye teşkilatını oluşturmak gibi hususlarda Türkiye'nin tam üzerine düşeni yapmadığı görülmektedir. Bu durum da ister istemez, Türkiye'nin kendi tezleri ile çelişmesine sebep olmaktadır. Türkiye, Denizcilik Müsteşarlığı tarafından yürütülen bir çalışma ile, bu eksiklerini gidermek ve klüp sigortayı zorunlu hale getirmek için çalışmalarını, ancak üç yıl sonra 1997 sonunda tamamlamıştır.

Ne var ki, Türkiye bu konuda üzerine düşen herşeyi yapsa da, Boğazlar Bölgesi'nde tam güvenliğin sağlanabilmesi için, daha önce belirtilen sebeplerden dolayı, 1936 Montreux Sözleşmesi'nin kapsamında değişiklikler yapması gerekmektedir. Bu da

<sup>31</sup> Bkz. Zaman, "Boğazlar'da Geri Adım Yok", 29 Kasım 1997, s.5.

<sup>32</sup> Turkish Daily News, "New Regulations On Straits To Be Ready Soon", 8 January 1998, s.8.

<sup>33</sup> Milliyet, "Rusya ile 'Boğaz'laşma", 30 Nisan 1998, s.12.

uluslararası hukuk teamüllerindeki değişim sebebiyle gerçekleşmesi oldukça zor düzenlemelerdir. Bu sebeple, Türkiye'nin Montreux Sözleşmesi'nin kendisine tanıdığı egemenlik haklarını, mümkün mertebe geniş kullanarak düzenlemeler yapmak gibi bir durumla karşı karşıyadır.



## SONUÇ

Türk Boğazları olarak adlandırılan bölgede, tarih boyunca "kapalılık" ve "açıklık" ilkeleri arasında denge, Türkiye'nin ve onun uzantısı olduğu Osmanlı İmparatorluğu'nun bölgedeki gücüne paralellik göstermiştir. Türkiye'nin güçlü olduğu dönemlerde Boğazlar'da "tam kapalılık", gücünü yitirmeye başladığı dönemlerde de "kapalıktan, açıklığa geçiş süreci" yaşanmış ve zayıf düştüğü dönemlerde de Boğazlar'da "tam açıklık" ilkesi uygulanmıştır.

Nitekim Osmanlı İmparatorluğu, Boğazlar Bölgesi ve Karadeniz'in tam hakimiyetini eline geçince, 1484 yılında her iki bölgede de "tam kapalılık" ilkelerini uygulamaya koymuştur. Bazı devletlere, kapitülasyonlarla ticaret gemileri için özel haklar vermiş ise de, bunu kendi hakimiyetine zarar vermeyecek şekilde gerçekleştirmiştir. Bu durum, Osmanlı İmparatorluğu'nun gerilemeye ve Karadeniz'de güçlü bir Rusya Devleti'nin yer edinmeye başladığı 18. yüzyılın başlarından itibaren değişmeye başlamıştır. "Kapalıktan, açıklığa geçiş sürecinin" yaşandığı bu dönemde, Osmanlı İmparatorluğu kaybettiği her savaş sonrasında Boğazlar'daki "mutlak egemenliğinden", adım adım tavizler vermeye başlamıştır.

Osmanlı Devleti, ilk olarak Türk Boğazları'nı yabancı ticaret gemilerine açmaya başlamış, bu tavizler daha sonra ticaret gemileri için Karadeniz'i de kapsar hale gelmiştir. Rusya ile bir yenilgi sonrasında imzalanan, 1774 Küçük Kaynarca Anlaşması bu değişimde başlangıç noktasını oluşturmuştur. Rusya'nın Karadeniz'de varlığını güçlendirmesi ve anlaşmalarla elde ettiği ticari haklar, Karadeniz'i bir "Türk Gölü" olmaktan uzaklaştırmıştır. Rusya'nın açtığı bu kapıdan zamanla, bütün Avrupa devletleri istifade eder duruma gelmiştir. Avrupa devletleri arasında Karadeniz'de ticaret yapma hakkını ilk olarak 1802 yılında Paris Antlaşması ile Fransa elde etmiştir. Ancak buna rağmen, Boğazlar'da Türk egemenliğinin 1918 Mondros Ateşkes Anlaşması'na kadar sürdüğünü söylemek mümkündür. Zira, Boğazlar Bölgesi ticaret gemilerine açılmış olsa

da, Boğazlar'da savaş gemilerinin geçişleri 1809 Kale-i Sultaniye ve 1841 Londra antlaşmaları ile Osmanlı İmparatorluğu'nun denetiminde garantiye alınmıştır. İlki ikili, ikincisi çok taraflı olan bu anlaşmalar, daha çok imzacı devletlerin kendi milli çıkarlarının eserleri olsa da Boğazlar'da Türk Egemenliği'nin devamını sağlamıştır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun Boğazlar'daki hakimiyetini tamamen kaybetmesi yani "tam açıklık" ilkesinin uygulanmaya konulması, bir nevi Osmanlı İmparatorluğu'nun da parçalandığı 1918 Mondros Ateşkes Antlaşması ve 1920 Sevr Antlaşması ile söz konusu olmuştur. Sevr Antlaşması ile, Türk Boğazları'nın denetimi, tarihte ilk kez uluslararası bir komisyona bırakılmıştır. Bu da Boğazlar'ın beynelmınelleştirilmesine sebep olmuştur. Osmanlı Devleti'nin, 1841 yılında kabul ettiği Londra Antlaşması da, Sevr Antlaşması gibi çok-taraflı bir anlaşma olmasına rağmen, birincisi Osmanlı'nın egemenliğinin en azından savaş zamanında devam etmesini sağlamış, ikincisi ise Boğazlar'ın tamamen silahsızlandırılarak beynelmınelleştirilmesi neticesini doğurmuştur.

Bu gelişmelerden sonra, Türkiye, Boğazlar'da "kapalılık" ilkesinin yeniden tesisi veya "açıklık" ile "kapalılık" ilkeleri arasında bir denge oluşturulması için çalışmaya başlamıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun mirasçısı Türkiye Cumhuriyeti, 1923 Lozan barış görüşmelerinde uzun bir aradan sonra ilk defa galip taraf olarak yer almış olmasına rağmen, büyük güçlüklerle karşı karşıya olduğu ve Lozan'da görüşülen diğer hususlarda bazı tavizler almayı hedeflediği için, 1923 Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde tavizkar davranmak zorunda kalmıştır. Lozan'da Türk Boğazları'nın silahsızlandırılmış statüsü devam etmiş, Boğaz trafiği de bir Türk'ün başkanlığındaki uluslararası bir "Boğazlar Komisyonu" tarafından düzenlenmeye devam etmiştir.

Bu durum, Türkiye'nin güçlenmeye başlaması ve uluslararası konjonktürün elverişli hale gelmesi sebebiyle, 1934 yılından itibaren bir değişim sürecine girmiştir. Yani Türk Boğazları'na hakim devlet olan Türkiye'nin güçlenmeye başlaması, Boğazlar statüsünde 1918 yılından itibaren uygulanmakta olan "tam açıklık" ilkesinde de değişikliği beraberinde getirmiş ve "açıklıktan, kapalılığa doğru bir sürecin" başlamasına sebep olmuştur. Türkiye art arda yaptığı diplomatik girişimler sonucunda, nihayet 1936 yılında



Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile Türk Boğazları Bölgesi'nde yeniden egemenliğini tesis etmeyi başarmıştır. Boğazlar Komisyonu'nun görevleri Türkiye'ye devredilmiş ve Boğazlar Bölgesi yeniden askerileştirilerek Türkiye'nin güvenlik endişeleri giderilmiştir. 1936 Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile Boğazlar Bölgesi'nin uluslararası ticarete açıklığı ilkesi devam ettirilmiş, ancak özellikle savaş zamanı ile ilgili düzenlemelerle, Boğazlar'ın kapatılması da dahil askeri açıdan büyük kazançlar elde edilmiştir. Çok taraflı bir anlaşma olan 1936 Montreux Sözleşmesi ile Türkiye Cumhuriyeti, uzun yıllardan bu yana ilk kez bir savaş sonrası Boğazlar'ın statüsünü masaya yatırmamış, tamamen barışçıl diplomatik girişimlerle Boğazlar statüsünü belirlemiştir. 1936 Montreux Sözleşmesi ile belirlenen bu statü, 1841 Londra Antlaşması ile belirlenen statüyle büyük benzerlik arz etmiştir.

Türk Boğazları Bölgesi'nde, halen 1936 Montreux Sözleşmesi çerçevesinde belirlenen hukuki statü uygulanmaktadır. Ancak, Montreux Sözleşmesi 1936 yılının şartları içerisinde imzalandığından, Türkiye yine bu sözleşmeden doğan egemenlik hakları kapsamında Boğazlar Bölgesi'nde artan deniz trafiğini düzenlemek için girişimlerde bulunmuştur. 1965 ve 1982 yıllarında çıkardığı Limanlar Tüzüğü ile Boğazlar trafiğini düzenleyen Türkiye, bu tüzüklerin yetersiz kalması sebebiyle 24 Kasım 1994 tarihinde "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük" adıyla yeni bir tüzüğü uygulamaya koymuştur. 1965 ve 1982 tarihli Limanlar Tüzüğü'nü Türkiye, ulusal olarak yürürlüğe koyarken, 1994 tarihli yeni Boğazlar tüzüğünü BM'nin uzmanlık kuruluşu olan Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nun onayıyla yürürlüğe koymuş ve tüzüğe "uluslararası" geçerlilik kazandırmıştır.

Türk Boğazları'ndaki trafiğin, seyir, can, mal ve çevre güvenliğinin gözönüne alınarak düzenlendiği yeni tüzüğe, en büyük muhalefet 18. yüzyılın başından beri Boğazlar konusunda Osmanlı İmparatorluğu ve daha sonra Türkiye'nin karşısında yer alan Rusya'dan gelmiştir. Buna karşılık, Türkiye'nin yeni tüzük ile yaptığı düzenlemelere en büyük destek, ABD'den gelmiştir. ABD, Türkiye'ye Boğazlar konusundaki 1946 yılından bu yana süren desteğini, Rusya'nın muhalefeti karşısında da açıkça yenilemiştir. ABD bu politikalarıyla, Rusya'nın güneye inmesinden endişe duyarak 18. Yüzyıldan

itibaren sürekli Osmanlı Devleti'ni destekleyen İngiltere'nin bıraktığı boşluğu doldurmuştur. İngiltere, Rusya'nın Boğazlar Bölgesi'ni ele geçirerek güneye inmesi ve Hindistan'a uzanan ticaret yolunu kesmesinden korkarken; ABD, Rusya'nın Boğazlar Bölgesi'ne hakim olması halinde, komünizmin güneye doğru hızla yayılmasından korkmuştur. Bir bakıma İngiltere'nin de, 1946 yılından itibaren onun yerini alan ABD'nin de ortak çıkarları, Boğazlar konusunda Rusya'ya karşı Türkiye'ye destek vermeyi gerektirmiştir.

1994 tarihli yeni Boğazlar tüzüğü, iddia edildiği gibi Türkiye'nin 1936 Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ni aşarak Boğazlar'ın "kapalılığı" yönünde attığı bir adım değildir. Ancak, 1936 Moutreux Boğazlar Sözleşmesi kapsamında ve Moutreux Boğazlar Sözleşmesi sonrası imzalanan uluslararası antlaşmaların ışığında yapılmış bir düzenlemedir. 1994 tarihli yeni Boğazlar tüzüğü, Türkiye'nin Hazar petrollerinin Boğazlar'dan taşınmasını önlemeye yönelik bir girişimi de değildir. Her ne kadar yeni tüzük bu konuda bir takım sınırlamalar getirirse de, aslında 20. yüzyılda imzalanan anlaşmalar kapsamında, seyrüsefer, can ve çevre güvenliğini sağlamaya yönelik asgari, hatta gecikmiş bir düzenlemedir. Başka bir deyişle, Türk egemenliğinde "açıklık" ilkesi içerisinde yapılmış veya "açıklık ilkesine düzenleme" şeklinde özetlenecek sınırlı bir düzenlemedir.

Ancak yeni tüzüğü, 1936 Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nden ayıran iki önemli husus söz konusudur. Birincisi, Moutreux Boğazlar Sözleşmesi Türkiye'nin savunma güvenliğinin ortaya çıktığı bir dönemde, daha çok bu amaçla imza edilmiş bir antlaşmadır. Buna karşılık yeni Boğazlar tüzüğü, Türk Boğazları'nda giderek artan, seyrüsefer, can ve çevre güvenliğinin sağlanması ihtiyacından doğmuş bir düzenlemedir. İkinci önemli husus ise, 1936 Montreux Boğazlar Sözleşmesi, 1841 yılında başlayan çok taraflı anlaşmalar serisi içerisinde 10 ülkenin imza koyduğu çok taraflı bir antlaşmadır. 1994 tarihli yeni tüzük ise, BM'nin denizcilik alanındaki uzmanlık kuruluşu olan IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü) tarafından onaylanarak yürürlüğe konulmuş düzenlemelerden ibarettir. Ancak, IMO'nun 1 Mayıs 1998 tarihi itibarıyla 156 tam üyesi bulunmaktadır ki, Türk Boğazları ile ilgili bir düzenleme ilk defa bu boyuttaki bir uluslararası kuruluşa

taşınmıştır. Boğazlar, yeniden "beynelminelleştirilmemiş", ancak uluslararası bir kuruluşun "onayı" ile yeni tüzük yürürlüğe konmuştur. Türkiye, Boğazlar'da 1965 ve 1982 yıllarında yaptığı düzenlemeleri, ulusal boyutta yürürlüğe soktuğu için, 1994 yılında IMO onayına sunulan tüzük, bazı çevrelerde "Türkiye'nin, Boğazlar üzerindeki egemenlik hakkını IMO'ya endekslemesi" olarak yorumlanmıştır. IMO'nun onayı, bundan sonra Türkiye'nin yapacağı ulusal düzenlemelerin de, IMO kural ve tavsiyelerine uygun gerçekleştirilmesi zarureti doğurmuştur. Bununla beraber IMO'nun kendi kuralları kapsamında, Türkiye'nin istemediği hiçbir kuralı Boğazlar'da uygulamaya koyması söz konusu olmayacaktır.

Türkiye'nin "ulusal" olarak 1 Temmuz 1994'te yürürlüğe soktuğu yeni Boğazlar Tüzüğü, seyrüsefer, çevre, can ve mal güvenliğini sağlama hedeflerine ulaşmada önemli bir başarı göstermiştir. Nitekim, 1994 yılının ilk 6 ayında Türk Boğazları Bölgesi'nde 22 kaza vuku bulurken, tüzük yürürlüğe girdikten sonraki ikinci altı ayda sadece 2 kaza meydana gelmiştir. Yine, 1996 ve 1997 yıllarındaki deniz kazalarının sayısı da 7'dir. Ne var ki, bu kaza oranları da uluslararası standartların halen üzerindedir. Türkiye, 1997 verilerine göre binde 40 civarında olan kaza oranını, dünya standardı olan binde 10'nun altına düşürmek için, 2000 yılına kadar tamamlanması hedeflenen yeni bir çalışma başlatmıştır.

Bununla beraber, Soğuk Savaş sonrasında özellikle Karadeniz'de ve bölgede değişen dengeler, Türkiye'nin Moutreux Sözleşmesi ile başlattığı Türk Boğazları'nda "açıklıktan, kapalılığa doğru işleyen süreçte" daha ileri adımlar atabileceğini ortaya koymaktadır. Sovyetler Birliği'nin yıkılması ile tarihte ilk defa Karadeniz'e kıyısı bulunan devlet sayısı 6'ya çıkmış, buna karşılık Karadeniz'e kıyısı bulunan büyük devlet veya bir süper güç kalmamıştır. Türk egemenliğindeki Boğazlar'daki statünün değişimi, Karadeniz'de beliren güçlü Rusya Devleti ile değişmeye başladığı dikkate alındığında, Karadeniz'e etki yapacak güçlü bir devletin kalmaması da bu konuda yeni bir süreci başlatabilir. Ancak, bu tam kapalılık ilkesinin tesisi şeklinde değil de, açıklık ve kapalılık arasında bir dengenin sağlanması şeklinde olacaktır. Zira, tabii su yolları Boğazlar ile ilgili olarak, 20. yüzyılda belirginlik kazanan uluslararası hukuk kuralları ve teamüller,

Türkiye'nin istese de Boğazlar bölgesinde "usul-u kadim" yani Boğazlar'ın yabancı ticaret ve savaş gemilerine "tam kapallığı" ilkesini artık kolay kolay uygulayamayacağını ortaya koymaktadır.

Türk Boğazları'nda "açıklık ve kapallık" ilkeleri arasında bir denge sağlanmasına yönelik gündeme getirilmesi muhtemel başlıca istekler arasında, Boğazlar'dan tehlikeli madde taşıyan gemilerin geçişlerinin yasaklanması, gemilerin yük kontrollerinin yapılması ve kılavuz almanın zorunlu hale getirilmesini saymak mümkündür. Bu düzenlemeler 1936 Mountreux Boğazlar Sözleşmesi ile çakışıyor gözükse de, Türk Boğazları Bölgesi'nde seyrüsefer, can ve çevre güvenliği için elzem addedilmektedirler ve zaman içerisinde gerçekleştirilmeleri kaçınılmaz görünmektedir. Şu an 1936 Mountreux Boğazlar Sözleşmesi kapsamında, pek bir şey ifade etmese de 1994 tarihli yeni Boğazlar Tüzüğü de, bunu kolaylaştırıcı bir unsur olarak gelecekte ortaya çıkacaktır. Şayet, son zamanlarda gündeme geldiği gibi Karadeniz ve Marmara arasında suni bir kanal açma teklifleri de hayata geçirilirse, Türkiye'nin Boğazlar'da, yukarıda sayılan "kapallık" yönündeki düzenlemeleri gerçekleştirmesi çok daha kolaylaşacaktır.

## BİBLİYOGRAFYA

- AKDOĞAN, Refik, ALTINÇUBUK, Fikret, **Denizde Çatışmayı Önlemeye Yönelik Uluslararası Kurallar**, İstanbul 1995, "Deniz Ticaret Odası Yayınları".
- ARMAOĞLU, Fahir, **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi, 1914-1990**, (7. Baskı), Ankara 1991 "İş Bankası Yayınları".
- "Değişen Dünyada Balkanlar ve Türkiye", Yeni Dünya Düzeni ve Türkiye, İstanbul 1992.
- ATAK, M. Sadık, **Türkiye'nin Kapısı Boğaz**, Ankara 1947.
- AYBAY, Gündüz, **"Boğazlar Bölgesi Hakkında Yeni Tüzük"**, Boğazlar'dan Geçiş Güvenliği ve Moutreux Sözleşmesi, İstanbul 1994, "İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları".
- "On The Power Of Turkey To Regulate Free Passage Through The Straits", Turkish Straits New Problems New Solutions, İstanbul 1995, "ISIS Yayınları".
- BANKS, Arthur S., DAY, Alan J., MULLER, Thomas C., **Political Handbook of The World 1995-1996**, New York 1996, "CSA Publications".
- Basic Facts About The United Nations**, New York 1995, "United Nations Publications".
- BİLSEL, Cemil, **Türk Boğazları**, İstanbul 1948.
- DANIŞMEND, İsmail Hakkı, **Osmanlı Tarihi Kronolojisi**, Cilt IV, İstanbul 1972.
- De LUCA, Anthony R, **The Montreux Conference of 1936; A Diplomatic Study of Anglo-Soviet Rivalry At Turkish Straits**, Michagan 1974.
- Deniz Mevzuatı**, Ankara 1992, "TC Ulaştırma Bakanlığı Yayınları".
- Deniz Ticaret Odası Deniz Sektörü Raporu '95**, İstanbul 1996.
- ERKİN, Feridun Cemal, **Türk-Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi**, Ankara 1968.
- ESMER, Ahmet Şükrü, SANDER, Oral, **"1939-1945 Dönemi"**, Olaylarla Türk Dış Politikası - 1919- 1973, Ankara 1974, "Ankara Üniversitesi SBF Yayınları".
- GÜL, Atakan, GÜL, Ayfer Yazgan, **Avrasya Boru Hatları ve Türkiye**, İstanbul 1995, "Bağlam Yayınları".

- GÜRKAN, İhsan, **"The Turkish Straits Regime In Historical Perspective"**, Turkish Straits New Problems New Solutions, İstanbul 1995.
- GÜRÜN, Kamuran, **Türk-Sovyet İlişkileri 1920-1953**, Ankara 1991, "Türk Tarih Kurumu Yayınları".
- HIRO, DILIP, **Dictionary of the Middle East**, Londra Macmillan Press Ltd. 1996.
- İNAN, Yüksel, **Türk Boğazları'nın Siyasal ve Hukuksal Rejimi**, Ankara 1995.
- International Conference On Maritime Safety- 12 November 1992**, İstanbul 1993, "Deniz Ticaret Odası Yayını".
- KARAMAN, Mahmut, **"Türk Boğazları'ndan Geçiş Güvenliğine Yönelik Düzenlemelerin ve Önlemlerin İrdelenmesi"**, Türk Denizciliğinin Sorunları Semineri Sonuç Raporu, (Tebliğ No.11), Gölcük 1996, "Deniz Kuvvetleri Donanma Komutanlığı".
- KOCABAŞ, Süleyman, **Türkiye'nin Canı Boğazlar**, İstanbul 1994.
- KOÇAK, Cemil, **Türk-Alman İlişkileri**, Ankara 1995, "Türk Tarih Kurumu Yayınları".
- KURAT, Akdes Nimet, **Türkiye ve Rusya 1798-1919**, Ankara 1970, "Ankara Üniversitesi Yayınları".
- KURDAKUL Necdet Kurdakul, **Osmanlı Devleti'nde Ticaret Antlaşmaları ve Kapitülasyonlar**, İstanbul 1981.
- KUT, Gün, **"Major Users of The Turkish Straits and Multilateral Treaties on Environment"**, Turkish Straits New Problems New Solutions, İstanbul 1995.
- MERAY, Seha L., **Lozan Barış Konferansı Tutanaklar Belgeler**, 1. Takım, I.Cilt, Kitap II, İstanbul 1993, "Yapı Kredi Yayınları".
- MERAY, Seha L., OLCAY, Osman, **Montreux Boğazlar Konferansı Tutanaklar Belgeler**, Ankara 1976, "Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları".
- **Osmanlı İmparatorluğu'nun Çöküş Belgeleri**, Ankara 1977, "Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları".
- OĞUZÜLGEN, Saim, **"The Importance of Pilotage Services in The Turkish Straits For The Protection of Life, Property and The Environment"**, Turkish Straits New Problems New Solutions, İstanbul 1995.
- OSMANCZYK, Edmund Jan, **Encyclopedia of the United Nations and International Agreements**, New York 1990, "Taylor and Francis Publications".
- ÖZKAN, İ. Reşat, **Dış Politika**, İstanbul 1996.

- ÖZTÜRK, Bayram, **"The Istanbul Strait, A Closing Biological Corridor"**, Turkish Straits New Problems New Solutions, İstanbul 1995.
- ÖZTÜRK, Rifat, **Tarihi Gelişim İçinde Türk Boğazları ve Yeni Oluşumların Işığında Geleceği**, İstanbul Harp Akademileri Basımevi 1993.
- SANDER, Oral, **Siyasi Tarih İlkçağlardan-1918'e**, Ankara İmge Kitabevi 1989.  
-----**Siyasi Tarih 1918-1990**, (İkinci Baskı), Ankara İmge Kitabevi 1991.
- SHAW, Standford J., SHAW, Ezel Kural, (Çeviren: Mehmet Harmancı) **Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye**, II. Cilt, (İkinci Baskı), İstanbul 1994.
- SOYSAL, İsmail, **Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları**, I.Cilt, Ankara 1983, "Türk Tarih Kurumu Yayınları".  
----- **"Türk Boğazları ve 1936 Montreux Sözleşmesi"**, Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi, İstanbul 1994, "İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları".
- SÖNMEZOĞLU, Faruk, **Uluslararası İlişkiler Sözlüğü**, (2. Baskı), İstanbul 1996,
- TANSEL, Selahattin, **Fatih Sultan Mehmed'in Siyasi ve Askeri Faaliyetleri**, İstanbul Milli Eğitim Basımevi 1971.
- TARHANLI, Turgut, **"Innocent Passage Regime and Illicit Arms Trafficking Through The Turkish Straits"**, Turkish Straits New Problems New Solutions, İstanbul 1995.
- The Europe Year Book-1996**, Volume I, London 1996, "Europa Publications Limited".
- TOLUNER, Sevim, **Milletlerarası Hukuk Dersleri**, İstanbul 1996.  
-----**"Rights and Duties of Turkey Regarding Merchant Vessels Passing Through the Straits"**, Turkish Straits New Problems New Solutions, İstanbul 1995.  
-----**"Boğazlar'dan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri"**, Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi, İstanbul 1994, "İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları".
- TUKİN, Cemal, **Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Boğazlar Meselesi**, İstanbul Üniversite Matbaacılık 1947.
- Turkey and Turkish Foreign Policy (CD)**, Ankara 1996, "Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı Yayınları".
- UÇAROL, Rifat, **"Değişmekte Olan Dünyada Türk Boğazları'nın Önemi ve Geleceği"**, Yeni Dünya Düzeni ve Türkiye, İstanbul 1992.  
-----**Siyasi Tarih 1789-1994**, İstanbul Filiz Kitabevi 1995.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, **Osmanlı Tarihi**, I.Cilt, (5.Baskı), Ankara 1988, "Türk x Tarih Kurumu Yayınları".

YAPP, MALCOLM E., **The Near East Since The First World War: A history to 1995**, (Second Edition), New York Logman Ltd. 1996.

## GAZETE VE DERGİLER

AKGÜN, Mansur, "**Boğazlar'daki Sorumluluğumuz**", Yeni Yüzyıl (Gazetesi), 12 Ocak 1995.

-----"**Boğazlar'da Güvenliği Sağlamalıyız**", Milliyet (Gazetesi), 10 Mayıs 1996.

ALTUĞ, Yılmaz, "**Montreux Andlaşması Değiştirilmeli mi?**", Türkiye (Gazetesi), 11 Nisan 1994.

ARMAOĞLU, Fahir, "**Rusya ve Boğazlar**", Tercüman (Gazetesi), 28 Mayıs 1994.

AYBAY, Gündüz, "**Boğazlar Bölgesi ve Güvenlik Sorunu**", İTÜ Vakıf Dergisi, 1996, sayı 21.

-----"**Petrol Nakli ve Boğazlar**", Cumhuriyet (Gazetesi), 12 Ağustos 1993.

Bizim Gazete, "**Türkiye, Rusya'nın Boğazlar'dan Petrol Naklini Engelliyor**", 6 Aralık 1995, s.6.

-----"**Moskova'ya Boğazlar İçin Sert Yanıt**", 15 Aralık 1995, s.5.

BÜYÜKTUĞRUL, Afif, "**Boğazları'mızın Dünkü ve Bugünkü Stratejik Değeri**", Günaydın (Gazetesi), 2 Temmuz 1994, s.6.

CERRAHOĞLU, Eşref, "**Türk Boğazları'nda Artan Tehlike**", Deniz Ticareti (Dergisi), 1994, Sayı 2.

Cumhuriyet (Gazetesi), "**Moskova'dan Boğazlar Notası**", 3 Mart 1993, s.8.

-----"**Kazanımlar İstikrarı Bozmamalı**", 3 Eylül 1993, s.13.

-----"**Statü Pervasızca Değiştirilemez, İhmal de Edilemez**", 4 Eylül 1993, s.13.

-----"**Türk-Rus Görüş Ayrılığı**", 11 Şubat 1994, s.3.

-----"**Rusya'ya Boğazlar İçin Uyarı**", 11 Şubat 1994, s.8

-----"**Montreux Boğazları Tehdit Ediyor**", 15 Mart 1994, s.18.

-----"**Türkiye'nin İstekleri Kabul Edildi**", 26 Mayıs 1994, s.17.

-----"**ABD'den Türkiye'ye 'Boğaz' Desteği**", 27 Mayıs 1994, s.18.

-----"**Yunanistan'dan Türkiye'ye Nota**", 30 Haziran 1994, s.18.

-----"**Rusya Boğazlar'da Yalnız Kaldı**", 16 Şubat 1995, s.7.

-----"**Ruslar Boğazlar Tüzüğü'nden Rahatsız**", 23 Kasım 1995, s.10.



- ÇANDAR, Cengiz, **"Boğaz Petrol Güzergahı Olmaktan Çıkarılmalı..."**, Sabah (Gazetesi), 15 Mart 1994
- DAĞCI, Yılmaz, **"Boğazlarda Trafik Sorunu"**, Deniz Ticareti, Şubat 1996.  
-----**"Boğazlardan Geçiş Sorunu ve Rusya"**, Deniz Ticareti, Şubat 1997.
- Denizati (Dergisi), **"Boğazlar Bölgesi Tüzüğü'yle İlgili Olarak Rusya Federasyonu Tarafından Öne Sürülen İtirazlar"**, Nisan-Mayıs 1994, Sayı 4-5.
- Deniz Ticareti (Dergisi), yıl 1994, Sayı 1, s.55-57.  
-----**"Boğazları'mızda Tehlike Sinyalleri"**, Temmuz 1996, s.19.
- EKİNCİ, Oktay, **"Boğaz Trafiği Petrol Tankerlerine Kapatılsın"**, Cumhuriyet, 16 Mart 1994.
- EKŞİ, Oktay, **"Çernişev Ne Diyor?"**, Hürriyet (Gazetesi), 7 Ağustos 1993..
- ELEKDAĞ, Şükrü, **"Mountreux ve Avrasya Stratejik Dengesi"**, Milliyet (Gazetesi), 27 Mart 1994.
- EROL, Aykut, **"Türk Boğazları Bölgesi ve Limanlarımızda Felaketler Nasıl Önlenir?"**, Denizati, Kasım-Aralık 1996.
- GÖĞÜŞ, Zeynep, **"Balaylaka mı, Türkü mü?"**, Sabah (Gazetesi), 2 Aralık 1997.
- Günaydın (Gazetesi), **"Boğazlar'da Taviz Vermedik"**, 1 Temmuz 1994, s.15.
- GÜRBÜZ, Yaşar, **"Boğazlar Trafik Düzeni Neden İşlemiyor"**, Yeni Yüzyıl, 20 Mayıs 1995.
- Hürriyet (Gazetesi), **"Moskova-Ankara Boğazlar Kavgası"**, 23 Haziran 1993, s.18.  
-----**"Ruslar'a, Boğazlar Tüzüğü Anlatıldı"**, 24 Şubat 1994, s.27.  
-----**"Rusya: Boğazlar'da Hiç Kaza Yapmadık"**, 15 Mart 1994, s.20.  
-----**"Boğaz'da Ekolojik Felaket"**, 22 Mart 1994, s.15.  
-----**"Boğaz'daki Denetime Avrupa'dan Destek"**, 22 Nisan 1994, s.16.  
-----**"Rus Petrolüne Alternatif Yol Aranıyor"**, 27 Mayıs 1994, s.16.  
-----**"Boğaz Güvenliği İçin Beş Adım"**, 8 Haziran 1994, s.9.  
-----**"Ruslar'ın Boğazlar Tüzüğünü Müzakare İstemi Reddedildi"**, 24 Haziran 1994, s.14.  
-----**"Ruslar'a karşı Boğaz Silahı"**, 13 Ocak 1995, s.34.  
-----**"Tüzüklü Boğaz'da Sadece 4 Kaza Oldu"**, 16 Aralık 1995, s.30.  
-----**"Boğazlar'da Türkiye'nin İsteddiği Oldu"**, 29 Kasım 1997, s.14.
- KABAKLI, Ahmet, **"Boğaziçi'nin Kurtuluşu Montrö Sözleşmesi'nde Vardır"**, Türkiye, 29 Haziran 1994.
- KUT, Gün, **"Boğazlar Kurtuldu mu?"**, Yeni Yüzyıl, 8 Şubat 1995.

Milliyet (Gazetesi), "Londra'da Petrole Karşı Boğazlar Kozu Tartışıldı", 27 Mayıs 1993, s.7.

-----"İstanbul Boğazı'nda yılda 40 bin gemi geçiyor", 15 Mart 1994, s.14.

-----"Asit Yağmuru Tehlikesi", 15 Mart 1994, s.17.

-----"Montrö Sözleşmesi Değişmeli", 16 Mart 1994, s.18.

-----"Balıkçılar Petrol Tankeri İstemiyor", 17 Mart 1994, s.19.

-----"Boğazlar'a Rus Tepkisi", 17 Nisan 1994, s.19.

-----"Boğazlar Zaferi", 26 Mayıs 1994, s.18.

-----11 Haziran 1994, s.14.

-----"Boğazlar'a Yeni Düzen", 9 Ocak 1997, s.12.

-----"Rusya ile 'Boğaz'laşma", 30 Nisan 1997, s.18.

Newsweek (The Weekly Newsmagazine), 12 May 1997, s.38.

Nokta (Dergisi), "Gemiler Giderek Büyüyor", 20-26 Mart 1994, s.34.

OĞUZÜLGEN, Saim, "Türk Boğazları Bölgesi Deniz Trafiği ve Alınması Gerekli Tedbirler", Deniz Ticareti, Eylül/Ekim 1993.

-----"Boğazları'mızda Tehlike Sinyalleri", Deniz Ticareti, Temmuz 1996, s.23.

Radikal (Gazetesi), "Boğazlar Zaferi", 13 Mayıs 1998, s.5.

Resmi Gazete, "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Trafik Düzeni Hakkında Tüzük", 11 Ocak 1994, Sayı 21815.

Sabah (Gazetesi), "Geçiş Emniyeti Türkiye'nin Yetkisi", 15 Mart 1994, s.24.

-----"Altı Yunus Öldü", 18 Mart 1994, s.5.

-----"Boğazlar'a Büyük Denetim", 1 Temmuz 1994, s.23.

-----"Boğazlar'dan Geçişe Hakim Olamıyoruz", 20 Kasım 1994, s.26.

-----"Rusya: Boğazlar'ın Kapatılmasını BM'ye Götürebiliriz", 16 Şubat 1995, s.18.

-----"Şimdi Ağla Sevgili İstanbul", 11 Mayıs 1997, s.12.

SARAÇOĞLU, Seyfettin, "İstanbul Boğazı'ndan Geçiş Özel Uzmanlık Gerektirir", Deniz Ticareti, 1994, Sayı 2.

SOYSAL, İsmail, "Boğazlar Sorunu ve Türkiye-Rusya İlişkileri", Cumhuriyet, 8 Temmuz 1994.

The Egyptian Gazette, "Egypt Keeps Suez Canal 1988 Transit Rates Unchanged", 29 Aralık 1997, s.1.

Time (The Weekly Newsmagazine), "The Dire Straits", 24 December 1997, s.34.

Turkish Daily News, "New Regulations On Straits To Be Ready Soon",  
8 January 1998, s.8.

-----"Turkey Emerges Victorious at IMO", 13 May 1998, s.1.

Türkiye (Gazetesi), "Rusya, Boğazlar'da Yumuşadı", 1 Temmuz 1994, s.6.

UTA (Uluslararası Taşımacılık Haber-Araştırma Dergisi), "Gemilerin Denetlenmesi",  
Mayıs 1998, Sayı 1, s.55.

VANIK, M. Deniz, "Boğazları'mızda Seyir Güvenliği Düzenlemeleri ve Montreux  
Boğazlar Sözleşmesi Açısından Bir Değerlendirme", Deniz Ticareti,  
Eylül/Ekim 1993.

-----"Boğazlar'ın Hukuki Rejimi, Türk Boğazları ve Seyir Güvenliği", Milliyet,  
1 Ekim 1994, s.15

Yeni Yüzyıl (Gazetesi), "Boğaziçi'ni Boru Hattı Zannediyorlar", 29 Nisan 1996, s.9.

-----"Boğazı Kurtarmak İçin Bir Teklif: Barış Tuneli", 17 Haziran 1997, s.18.

Zaman (Gazetesi), "Boğaz Petrol Taşımacılığına Kapatılsın", 15 Mart 1994, s.3.

-----"Dışişleri'nin Montrö Skandalı", 15 Haziran 1994, s.4.

-----"Dışişleri'nden Montrö Açıklaması", 17 Haziran 1994, s.3.

-----"Boğazlar Dürbüne Teslim", 9 Mart 1995, s.9.

-----"Türkiye, Kararlılığını Göstermeli", 2 Temmuz 1995, s.17.

-----"Boğaz'a Sıkı Koruma", 11 Ocak 1997, s.8.

-----"Boğazlar Yine Masada", 31 Mayıs 1997, s.5.

-----"Rusya Donanmasını Revize Ediyor", 9 Temmuz 1997, s.4.

-----"Montrö Dar Geliyor", 4 Eylül 1997, s.5.

-----"Boğazlar'da Geri Adım Yok", 29 Kasım 1997, s.5.

-----"Yeni Boğaz Açalım", 18 Aralık 1997, s.9.

## EK-1

## TÜRK EGEMENLİĞİNDE BOĞAZLAR KRONOLOJİSİ

- 1356- 1356 yılında Gelibolu ve Bolayır'ı alarak Rumeli topraklarına ayak basan Osmanlı Devleti, kısa zaman içerisinde Trakya'nın tamamını eline geçirerek Çanakkale Boğazı'nın kontrolünü de eline geçirdi.
- 1452- Genç Osmanlı Sultanı Fatih Sultan Mehmet (I. Mehmet), Anadolu Hisarı'nın karşısına Rumeli Hisarı'nı yaptırdı ve hangi millete ait olursa olsun ve ne büyüklükte bulunursa bulunsun Boğaz'dan geçecek her geminin durdurularak, belirli bir "müreyyiye (geçiş parası)" alınmasını emretti. 29 Mayıs 1452'de uzun bir muhasaradan sonra İstanbul'un fethini gerçekleştiren Fatih Sultan Mehmet, böylece Türk Boğazları Bölgesi olarak adlandırılan bölgenin tamamının kontrolünü eline geçirdi. Bu gelişme Boğazlar statüsünde yeni bir dönemin, Boğazlar'da kesin Türk egemenliğinin kurulmasının başlangıcı oldu.
- 1484- Fatih Sultan Mehmet döneminde başlanılan, Karadeniz'i de Marmara Denizi gibi "Türk gölü" haline getirme çalışmaları, oğlu II. Beyazıt döneminde, 1484 yılında Kili ve Akkerman'ın da Osmanlı topraklarına katılmasıyla tamamlandı. Böylece, Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi, İstanbul Boğazı ve hemen hemen bütün Karadeniz kıyıları Osmanlı İmparatorluğu'nun nüfuz ve egemenliği altına alındı.
- 1535- Bu tarihte, Türk Boğazları Bölgesi'nde (Karadeniz hariç) ilk defa ticaret yapma imkanı Kanuni Sultan Süleyman tarafından, Fransa Kralı I. Fransuva'ya verildi. Türk limanlarında serbest ticaret yapma imtiyazı, Fransa ile 1578 yılında yenilendi. Bunu 1579'da İngiltere, 1598'de Hollanda ve 1616 yılında da Cermen İmparatorluğu'nun aynı hakları elde etmesi takip etti.

- 1700- 1695 yılından bu yana Osmanlı'nın Karadeniz'deki Azak Kalesi'ne saldırılar düzenlemeye başlayan Rusya, nihayet Osmanlı Devleti ile imzaladığı 14 Temmuz 1700 yılındaki İstanbul Anlaşması ile Azak Kalesi'ni resmen ele geçirerek Karadeniz'e bir pencere açmayı başardı.
- 1711- Prut Savaşı'nda yenilen Rusya, Azak Kalesi'ni terk ederek, geri çekilmeyi kabul etti. Böylece, Karadeniz'de eski statüye dönüldü.
- 1739- 1721 yılında Baltık Denizi'ne çıkmayı başaran Rusya, bu tarihten sonra tekrar Karadeniz'e yönelerek, 1736 yılında Azak Kalesi'ne saldırdı ve kaleyi almayı başardı. Rusya çeşitli diplomatik girişimler sonrasında, Fransa aracılığıyla 1739 yılında Belgrad da yapılan anlaşma ile Azak Kalesi'nin resmi olarak da kendine kalmasını sağladı. Böylece yeniden Karadeniz'e açıldı.
- 1740- Karadeniz'de de ticaret yapma hakkı, kapitülasyonlar ile ilk kez bu tarihte Fransa'ya tanındı, ancak hep nazariyatta kaldı. Avrupa devletlerinin ticaret gemileri, ancak İstanbul'a kadar gelebildiler, bundan ileri gitmelerine ise, izin verilmedi.
- 1774- Rusya ile Lehistan Meselesi yüzünden savaşa giren Osmanlı, savaşı kaybetti ve Rusya ile Küçük Kaynarca Antlaşması'nı imzalamak zorunda kaldı. Boğazlar ile ilgili dünyada bilinen en eski ikili anlaşma olan Küçük Kaynarca ile Rusya, ilk defa Karadeniz'de harp gemisi bulundurma, kendi gemileri ile ticaret yapma ve ticaret gemilerini Boğazlar'dan geçirme haklarını elde etti. Bu anlaşma ile Karadeniz bir "Türk Gölü" olmaktan uzaklaşarak, iki ülke arasında bir deniz haline geldi.
- 1792- Avusturya ve Rusya ile yaptığı savaştan bir kez daha yenik ayrılan Osmanlı, 1792 yılında imzaladığı Yaş Antlaşması ile, Kırım'ı resmen Rusya'ya bıraktı. Rusya'nın Karadeniz'deki varlığı daha da güçlendi. Osmanlı, yine bu savaşta ilk kez Karadeniz'de bir Rus donanması ile karşı karşıya geldi. Rusya'nın güneye

inmesinden endişelenen İngiltere ve Prusya, Boğazların güvenliği için bu tarihten itibaren Osmanlı Devleti'ni desteklemeye başladılar.

- 1798-** Fransa'nın Mısır'a asker çıkarması üzerine, Osmanlı Devleti ile Rusya arasında 23 Aralık 1798 tarihinde Osmanlı-Rus Savunma Antlaşması imzalandı. Anlaşma ile Osmanlı'nın, 1452 ve özellikle 1484 yılından beri süre gelen ve büyük önem verdiği, savaş gemilerinin Çanakkale ve İstanbul Boğazları'na girmesi yasağına dair öteden beri asla değişmeyerek konulmuş olan "Boğazların kapalılığı ilkesi" ilk defa zedelendi. Boğazlar'dan geçiş yine ilk defa bir devletlerarası antlaşmada yer almış oldu ve Boğazlar statüsüne yabancı devletlerin müdahaleler dönemi başladı.
- 1802-** Osmanlı Devleti, Karadeniz'de ticaret yapma iznini Rusya'dan sonra, ilk olarak 1802 yılında Paris Barış Antlaşması ile Fransa'ya verdi.
- 1807-** Osmanlı İmparatorluğu'nun Fransa'nın teşviki ile Rusya'ya ikinci cephe açmasına karşı çıkan İngiltere'nin bir savaş filosu, 19 Şubat 1807 günü hiçbir karşılık görmeden Çanakkale Boğazı'ndan geçerek, İstanbul önlerine gelip demirledi. Bu şekilde, yine tarihte ilk kez olarak, bir düşman savaş filosu başkent önlerine gelerek kenti tehdit etmeye başladı.
- 1809-** Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında, 9 Ocak 1809'da Kale-i Sultaniye (Çanakkale) Andlaşması imzalandı. Kale-i Sultaniye Antlaşması, İngiltere'yi bazı yardımlar karşılığında Osmanlı Devleti'nin müttefiki yaparken, Boğazlar'ın yabancı savaş gemilerine kapalılığı ilkesi de, tarihte ilk defa devletlerarası bir andlaşmada yer almış oldu.
- 1829-** Boğazlar konusunda Osmanlı'nın "eski ilke"nde en önemli değişikliklerden birisi 14 Eylül 1829'da yine Rusya ile imzalanan Edirne Antlaşması ile gerçekleşti. Rusya bu antlaşma ile, Rus ticaret gemilerinin Boğazlar'dan serbest geçiş hakkını bir defa daha onaylattığı gibi, bu haktan ve Karadeniz'deki ticaretten bütün

devletlerin gemilerinin yararlanabileceğini Osmanlı Devleti'ne kabul ettirdi. Bu da Boğazlar sorununu daha geniş bir devletlerarası boyuta ulaştırmış oldu.

**1833-** Mısır Valisi Muhammed Ali Paşa'nın isyanı üzerine, Osmanlı'ya yardım teklif eden Rusya, cevabı beklemeden bir savaş filosunu 20 Şubat 1833 tarihinde, İstanbul Boğazı'ndan geçirterek Büyükdere önlerinde demirletti. Sonuçta, Osmanlı Devleti ile Rusya arasında 8 Temmuz 1833'te Hünkar İskelesi Antlaşması imzalandı. Bundan iki gün sonra da, Avrupa devletlerinin baskıları sonucunda Rus filosu ve askerleri İstanbul Boğazı'ndan ayrılarak ülkelerine döndüler. Altı açık, bir gizli maddeden oluşan ve 8 yıl süreli olan Hünkar İskelesi Antlaşması ile, Osmanlı Devleti Rus yardımını sağladı; Rusya ise, Çanakkale Boğazı'nın kapatılması koşulunu kabul ettirerek, kendisine Akdeniz'den gelecek tehlikeleri önlemiş, bu suretle de güneyini güvenlik altına aldı. Aynı zamanda da, yardım bahanesiyle kendi savaş gemilerini Boğazlar'dan geçirmek hakkına bir defa daha kavuştu.

**1841-** Hünkar İskelesi Anlaşması ile şekillenen Boğazlar'dan geçiş statüsünü, Osmanlı Devleti ile Rusya arasında bir sorun olmaktan çıkartmak isteyen Avrupa devletleri, İngiltere, Fransa, Avusturya ve Prusya, Rusya ve Osmanlı Devleti'nin de katılımıyla Londra'da yeni bir konferans topladılar. 13 Temmuz 1841'de bu devletlerarasında Londra Boğazlar Antlaşması imzalandı. Boğazlar konusunda imzalanan ilk uluslararası çok-taraflı anlaşma olan Londra Andlaşması ile, Boğazlar'ın yabancı savaş gemilerine kapalılığı ilkesi, imzacı devletler tarafından kesin olarak kabul edildi. Böylece, Türk Boğazları'ndan geçiş ilk defa devletlerarası bir statüye bağlanmış oldu. Diğer taraftan bu andlaşma, Boğazlar'da kurulan yeni statünün uygulanmasında, andlaşmada imzası bulunan 6 devlet arasında ortaklaşa bir yükümlülük meydana getirdi.

**1856-** 1856 yılı sonunda imzalanan Paris Barış Antlaşması'yla Kırım Savaşı'ndan yenik ayrılan Rusya'ya, tarihte ilk kez Karadeniz'in tarafsızlaştırılması kararı da Avrupa devletleri tarafından imzalatıldı. Osmanlı Devleti'nin Boğazlar'da donanması bulanabileceği için, tarafsızlaştırma en çok Rusya'yı etkiledi.

- 1871-** 1870 Fransız-Alman Savaşı'ndan Fransızlar'ın yenik çıkmasını değerlendiren Rusya, Avrupa'nın zayıf durumundan faydalanarak 1856 Paris Antlaşması'nı kendi lehinde değiştirmeyi başardı. 13 Mart 1871 tarihli Londra Antlaşması ile Karadeniz'in tarafsızlaştırılmasına son verilirken, 1841 Londra Antlaşması'nın şartlarının geçerliliği yeniden kabul edildi.
- 1878-** Rusya bununla da yetinmeyerek, Balkanlar'daki isyanlardan faydalanmak amacıyla 1877 yılında Osmanlı'ya yeni bir savaş açtı. 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı'nda, Osmanlı Devleti'nin büyük yenilgiye uğramasından sonra, iki ülke arasında 3 Mart 1878'de Ayastafanos Anlaşması imzalandı. Bu anlaşma ile Boğazlar konusunda, 1841 Londra Anlaşması'nın hükümleri yeniden teyid edildi. Ancak 29 maddelik anlaşmanın Rusya'ya sağladığı üstünlük, Avrupa devletlerinde memnuniyetsizliğe sebep oldu. Nitekim, Ayastafanos Anlaşması Avrupalı devletlerin de katılımıyla 13 Temmuz 1878 Berlin Antlaşması ile yeniden gözden geçirildi. 64 maddelik Berlin Antlaşması'nda da, başta İngiltere olmak üzere Avrupalı devletler 1841 Londra Antlaşması'nın esaslarını madde halinde koydurarak, Boğazlar'da uygulanmakta olan statünün devam edeceğini Rusya'ya benimsettiler. Ancak görünürde Osmanlı lehine görünen Berlin Konferansı, aslında İngiltere ve Avusturya gibi Osmanlı'nın bütünlüğünü savunan iki Avrupa devletinin politikalarını değiştirdikleri bir konferans oldu ve Osmanlı Devleti tarihinde bir dönüm noktası teşkil etti.
- 1914-** 11 Ağustos 1914 tarihinde Goeben ve Breslau isimli iki Alman savaş gemisi Türkiye'ye sığınmak üzere Çanakkale Boğazı'ndan geçince, 1841 yılında imzalanan Boğazlar'ın kapalılığı ilkesine ters düştüğü için, Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'ndaki tarafsızlığını da tehlikeli duruma soktu. Osmanlı Devleti her iki gemiyi satın aldığını ilan ederek, bunlara Yavuz ve Midilli ismini verdi. Böylece uluslararası tepkileri hafifletmeyi hedefliyordu. Ancak, Alman subayların kontrolündeki bu iki geminin de katıldığı Karadeniz'deki manevralarda, Rus donanmasıyla çatışma vuku bulunca durum değişti. Bu iki gemi daha sonra



Rusya'nın Sivastopal Limanı'nı da bombaladılar. Bu olaydan sonra Osmanlı'nın uzlaşma teklifleri de Rusya tarafından reddedildi ve Osmanlı bilfiil savaşa girmiş oldu.

**1915-** 1915'te İngiltere ve Fransa'nın Çanakkale Boğazı'ndan geçerek Rusya'ya yardım amacıyla başlattıkları saldırı, Türk Ordusu'nun direnişiyile karşılaştı ve büyük bir hezimetle sonuçlandı. Sonuçta, Birinci Dünya Savaşı uzadı ve yardım alamayan Rusya'da 1917 yılında Bolşevik ihtilali yaşandı.

**1918-** Osmanlı İmparatorluğu Birinci Dünya Savaşı'nda, aynı safta yer aldığı İtilaf Devletleri ile birlikte yenik sayılınca, 30 Ekim 1918'de Mondros mütarekesini imzalamak zorunda kaldı. Bu mütareke ile yetmiş yedi yıl süreyle Osmanlı dış siyasetinde ve dünya siyasetinde çok önemli roller oynayan, üzerinde çeşitli mücadeleler yapılan 1841 Londra Boğazlar Antlaşması'na, dolayısıyla "Boğazların kapalılığı ilkesine" son verildi. 13 Kasım 1918'de İtilaf Devletleri'nin donanması İstanbul önlerine gelerek Boğazlar'ı işgal etti. Aynı zamanda, Boğazlar yabancı savaş gemilerine açıldı.

**1920-** 16 Mat 1920'de İstanbul'u resmen askeri işgal altına alan İtilaf Devletleri, Mondros Mütarekesi ile Boğazlar'da meydana getirdikleri fiili durumu, sürekli ve hukuki şekle sokabilmek üzere, 24 Nisan 1920'de San Rome'da bir taslak hazırladılar. Nitekim bunu, 10 Ağustos 1920 tarihli Sevr Antlaşması ile Osmanlı'ya kabul ettirdiler. Sevr Antlaşması ile, Boğazlar'ı yönetmek üzere yabancı devletlerin temsilcilerinden oluşan bir "Boğazlar Komisyonu" kuruldu; Boğazlar'da, 468 yıldan beri süren Türk egemenliği kaldırılarak, yabancı devletlerin egemenliğine ve yabancı ticaret ve savaş gemilerinin geçiş serbestliğine dayanan yeni bir dönem başladı.

**1923-** 24 Temmuz 1923'te imzalanan Lozan Barış Antlaşması'na ek olarak yapılan Boğazlar Sözleşmesi ile, Boğazlar statüsü yeniden düzenlendi. Türkiye, İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Bulgaristan, Yunanistan, Romanya, Rusya ve

Yugoslavya'nın imza koyduğu sözleşme ile, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi ile, İstanbul Boğazı'ndan denizden ve havadan serbest olarak geçiş esas kabul edildi; bu geçiş güvenliğinin sağlanması amacıyla, Boğazların her iki kıyısı 20 kilometre uzaklıktan geçen çizgiye kadar ve Marmara Denizi'ndeki adalar askersiz hale getirildi, bu bölgelerde tahkimat yapmak ve asker bulundurmamak yasaklandı. Buna karşılık, bu bölgenin güvenliği Milletler Cemiyeti'nin garantisi altına konuldu. Ayrıca, bu statünün yürütülmesinin kontrolü için, bir Türk temsilci başkanlığında, sözleşmede imzası bulunan devletlerin temsilcilerinden oluşan bir "Boğazlar Komisyonu" kuruldu.

- 1936-** Türkiye, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf ülkelere 11 Nisan 1936 tarihinde bir nota yollayarak, halen uygulanmakta olan Boğazlar rejiminin günün koşullarına uymadığını belirtti, "Türkiye için başka her devlet gibi güvenliğini sağlama zorunluluğu" hatırlatılarak, değiştirilmesini talep edildi. Türkiye'nin bu isteklerine, mevcut siyasi durumu uygun görmeyen İtalya dışındaki tüm imzacı devletlerden cevap geldi ve 22 Haziran 1936'da İsviçre'nin Montreux (Montrö) kentinde, 1923 sözleşmesinde imzası bulunan (İtalya dışındaki) devletlerin temsilcilerinden oluşan bir konferans toplandı. Boğazlar ile ilgili olarak Türkiye'nin yıllardır, bir savaş yenilgisi veya zaferi sonrası değil, barış zamanında imzaladığı tek anlaşma olan Montreux Sözleşmesi ile, Türkiye Lozan Antlaşması ile güvenliğini ve egemenliğini sınırlayan Boğazlar statüsünü, dönemin değişen güçler dengesinden çok iyi yararlanarak lehine değiştirdi. Boğazlar Komisyonu'nun kaldırılarak, yetkilerini üzerine aldı. Boğazlar'da askerleşmeyi gerçekleştirerek güvenlik endişelerini azalttı. Kurulan statünün yürürlüğünü ve kontrolünü üstlenerek de egemenlik haklarına yeniden kavuştu.

- 1939-** Rusya, 25 Eylül 1939'da Moskova'ya giden Türk Dışişleri Bakanı aracılığıyla, Boğazlar'ın ortak savunulmasını ve Karadeniz'in kıyısı bulunmayan ülkelerin savaş gemilerine kapatılmasını istedi.

- 1945- Sovyetler Birliği, ABD ve İngiltere arasında yapılan Yalta Konferansı (11 Şubat (1945)'nda, Rusya Boğazlar statüsünün kendi istekleri doğrultusunda değiştirilmesini istedi. Rusya, 17 Temmuz-2 Ağustos 1945'te Müttefik Devletler arasında toplanan Postdam Konferansı'na da, Boğazlar konusunu getirerek, Montreux Sözleşmesi'nin Sovyet ticaret ve savaş gemilerinin Boğazlar'dan her zaman serbestçe geçmesini ve kendilerine üs verilmesini sağlayacak şekilde değiştirilmesi önerisinde bulundu.
- 1946- Sovyetler Birliği, 7 Ağustos 1946'da Boğazlar statüsünün değiştirilmesi için İngiltere, ABD ve Türkiye'ye nota verdi. Türkiye'ye verdiği notada şu isteklerde bulunarak: Boğazlar'ın bütün ticaret gemilerine açılmasını; Boğazların Karadeniz'de sahili bulunan ülkelerin harp gemilerine devamlı açık tutulmasını; Boğazlar'ın Karadeniz'de kıyası olmayan ülkelerin harp gemilerine sürekli kapatılmasını; Boğazlar için Türkiye ile Sovyetler Birliği arasında ortak savunma düzenlenmesini; Montreux Sözleşmesi'nin Karadeniz ülkeleri lehine yeniden gözden geçirilmesini, istedi. Rusya'nın bu isteklerine sadece Türkiye değil, ABD ve İngiltere de karşı çıktı ve Rusya'ya sırasıyla 19, 21 ve 22 Ağustos tarihlerinde cevabi notalar gönderilerek, bu istekleri reddedildi. Ancak Rusya, Türkiye'ye 24 Eylül 1946 yılında benzer hususları içeren ikinci bir nota daha verdi. Türkiye, bu durum üzerine 18 Ekim 1946 tarihinde Sovyetler Birliği'ne karşılık nota verdi. ABD ve İngiltere de 9 Ekim 1946'da Sovyetler'e verdikleri yeni birer nota ile daha önceki görüşlerini tekrarladılar.
- 1965- Türk Boğazlar Bölgesi'ni İstanbul ve Çanakkale Limanları şeklinde tanımlayan, seyir şartlarını gösteren ulusal boyutlu tüzükler yürürlüğe konuldu. 618 sayılı Limanlar Kanunu'na dayanılarak çıkartılan tüzük ile, Türkiye Boğazlar trafiğini yönlendirdi.

- 1982-** Türk Boğazları'ndan geçiş 618 sayılı Limanlar Kanunu'nun 2. maddesine atıfta bulunularak hazırlanan 9 Nisan 1982 tarihli İstanbul Liman Tüzüğü ve Çanakkale Liman Yönetmeliği ile yeniden düzenlendi. Tüzük, Türkiye'nin ulusal boyutlu uygulamaya soktuğu ikinci büyük çaplı düzenleme oldu.
- 1994-** Türkiye tarafından Boğazlar trafiğini düzenlemek amacıyla, 1 Temmuz 1994'te yürürlüğe konulan "**Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük**", Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Deniz Güvenliği Komitesi'nin 10 gün süren toplantıları sonrasında 26 Mayıs 1994'te onaylandı. Aynı toplantı da, Türkiye, 11 Ocak 1994'te Resmi Gazete'de yayınlayarak 1 Temmuz 1994 tarihinde yürürlüğe koyduğu "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük" isimli düzenlemelerin "ulusal" olduğunu ilan ederek ve IMO onayından geçmiş haliyle söz konusu düzenlemenin 24 Kasım 1994 tarihinde yürürlüğe girmesini kabul etti.
- 1995-** Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ise, 13-24 Kasım 1995 tarihlerinde Londra'da yapılan 19. Genel Kurul toplantısında, daha önce Deniz Güvenliği Komitesi'nde onaylanan, Türk Boğazları'ndaki Trafik Ayırım Şemaları'na ilişkin kararı kabul etti.
- 1997-** 1994 tarihli Boğazlar Tüzüğü'nün daha etkin uygulanabilmesi ve eksiklerinin giderilebilmesi için Deniz Kuvvetleri eski Komutanı ve Başbakanlık Başdanışmanı Emekli Oramiral Güven Erkaya'nın başkanlığında, Boğazlar ile ilgili yeni bir çalışma grubu oluşturuldu.

## EK-2

**BOĞAZLAR VE MARMARA BÖLGESİ  
TRAFİK DÜZENİ HAKKINDAKİ TÜZÜK**

Resmi Gazete, 11 Ocak 1994, Salı, Sayı: 21815

**BİRİNCİ BÖLÜM****Amaç, Kapsam ve Tanımlar****Amaç ve Kapsam**

**Madde:1-** Bu tüzük, Boğazlar ve Marmara Bölgesi'nde seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla deniz trafik düzenlemesini gerçekleştirmek için hazırlanmış olup bu Bölge içindeki bütün gemilere uygulanır.

**Tanımlar**

**Madde: 2-** Bu Tüzükte geçen;

- a) İdare: Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı,
- b) Boğazlar ve Marmara Bölgesi: Marmara Denizi ile İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı bölgelerinden oluşan deniz alanı ve bu alanı çevreleyen kıyı şeridi,
- c) Boğazlar: İstanbul Boğazı Bölgesi ile Çanakkale Boğazı Bölgesi sınırları içinde kalan alanlar,
- d) Gemi: Denizde kürekten başka aletle yola çıkabilen her araç,
- e) Transit geçen gemi: Seyri, Boğazlar ve Marmara Bölgesinde bir liman, iskele ya da bir yere uğramamak üzere plânlanmış olan ve bu husus, gemi kaptanı tarafından Boğazlar Bölgesine girişten önce Türk makamlarına bildirilmiş zararsız, devamlı, çabuk ve gecikmesiz geçen gemi,

f) Transitini bozan gemi: Transit geçişteyken, kaptanı ya da komutanınca transit geçişten vazgeçildiğini bildiren gemi,

g) Transiti bozulan gemi: Çatışma, karaya oturma gibi deniz kazaları veya diğer nedenlerle hakkında Türk idari ya da adli mercileri tarafından araştırma, soruşturma ve kovuşturma yapılması gereken gemi,

h) Nükleer, tehlikeli zararlı yük ve atık taşıyan gemiler

1- Askeri gemiler dışındaki nükleer güçle yürütölen gemi,

2- Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından tehlikeli yük olarak sınıflandırılan (petrol ve türevleri dahil) yükleri ve Gemilerden Denizlerin Kirlenmesinin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme (MARPOL) ve eklerinde bahsedilen denizi kirleticileri taşımak amacıyla inşa edilmiş ve aynı amaçlar için çalıştırılan gemi, bu gibi yükleri boşalttıktan sonra yükün tehlikesini giderici işlemleri yapmamış olan gemi,

4- Uluslararası sözleşmelerde ve iç mevzuatta belirtilen nükleer, tehlikeli, zararlı atıkları taşıyan gemi,

ı) Derin su çekimli gemi: En büyük su çekimi 10 metre ve daha büyük olan gemi,

j) Büyük gemi: Tam boyu 150 metre ve daha büyük olan gemi,

k) Toplam yedek boyu: Yedek çeken römorkörün başı ile yedeklenenin kıçı arasındaki, ya da iten römorkörün kıçı ile itilenin başı arasındaki, tam yolla çalışma sırasındaki uzunluk,

l) İstanbul Boğazı Kuzey Ağzı: Anadolu Feneri'ni Türkeli Feneri'ne birleştiren çizgi,

m) İstanbul Boğazı Güney Ağzı: Ahırkapı Fenerinin Kadıköy İnciburnu Mendirek Feneri'ne birleştiren çizgi,

n) Çanakkale Boğazı Kuzey Ağzı: Zircirbozan Fenerinden geçen boylam,

o) Çanakkale Boğazı Güney Ağzı: Mehmetçik Burnu Feneri'ni Kumkale Feneri'ne birleştiren çizgi,

p) Gündüz: Güneşin doğuşundan batışına kadar geçen süre,

r) Gece: Güneşin batışından doğuşuna kadar geçen süre, anlamında kullanılmıştır.

## İKİNCİ BÖLÜM

### Genel Hükümler

#### Sınırlar

**Madde 3** – Boğazlar ve Marmara Bölgesinde uygulanacak deniz trafik ayırım düzeninin sınırları;

Kuzeyde:

41 16 N 028 55 E

41 21 N 028 55 E

41 21 N 029 16 E

41 14 N 029 16 E

noktalarını birleştiren alanın kuzey sınırı,

Güneyde:

40 05 N 026 11 E

40 02 N 025 55 E

39 50 N 025 53 E

39 44 N 025 55 E

noktalarını birleştiren alanın güney sınırı, arasında kalan bölgedir.

#### Trafik Ayırım Düzeni

**Madde 4** – Boğazlar ve Marmara Bölgesinde (Ek-1/1-21) de gösterilen trafik ayırım düzeni tesis olunmuştur.

#### İdarenin Yetkisi

**Madde 5** – Boğazlar ve Marmara Bölgesi'nde bulunan bütün gemiler, idarenin can ve mal güvenliği bakımından yürürlükteki mevzuata aykırı olmamak kaydıyla belirlediği ya da belirleyeceği her türlü seyir kurallarına, yapılacak uyarı ve denetimlere uymak zorundadır.

### **Boğazlar'dan Gececek Gemilerin Teknik Durumları ve Bildirimleri**

**Madde 6 – A )** İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın ağızlarından girecek bütün gemiler, bayrağını taşıdığı ülkenin mevzuatına ve uluslararası kurallara göre denize elverişli olacaktır.

B) Askeri gemiler dışındakilerin kaptanları 8 inci maddede belirtilen Seyir Planı II'yi vermeden önce, gemilerin teknik bakımından aşağıda belirtilen koşullara uygun olduğunu saptayacak ve bu durumu jurnallarına yazacaklardır.

- a) Ana yürütme makine ve yardımcıları normal çalışır durumda olacak ve her an manevraya hazır bulundurulacaktır.
- b) Acil durum jeneratörleri her an devreye gidebilecek durumda olacaktır.
- c) Köprüüstü torna, dümen ve pitch göstergeleri çalışır ve ışıklandırılmış durumda olacaktır.
- e) Seyir fenerleri, gemi düdüğü çalışır durumda ve köprüüstü teçhizatı tamam durumda olacaktır.
- f) Köprüüstü ile baş, kış, dümen ve makine dairesi arasındakiler başta olmak üzere, tüm gemi iç haberleşme sistemleri ve alâmları işler durumda olacaktır.
- g) VHF cihazı ya da cihazları iyi çalışır durumda olacaktır.
- h) Işıldak ve iyi durumda en az bir dürbün, köprüüstlerinde gece ve gündüz her an kullanıma hazır olacaktır.
- ı) Irgat ve donanımı çalışır durumda olacaktır.
- j) Tehlikeli yük taşıyan gemilerin baş ve kış tarafında birer özel yangın tel halatı hazır bulunacaktır. Tehlikeli yük taşıyanların dışındaki gemilerde, baş ve kışta kullanılmaya hazır birer yedekleme halatı ve elinceleri bulundurulacaktır.
- k ) Gemi, manevrayı ve dümen tutmayı olumsuz etkileyecek kadar kışlı olmayacak ve hiçbir gemi Boğazlar'a başlı olarak girmeyecektir.
- ı) Gemi, olanaklar elverdiği sürece pervanesi tamamen su düzeyinin altında kalacak şekilde trimlendirilmiş olacak ve zorunlu hallerde su düzeyinin üstünde kalan pervane kanadı pervane çapının %5'ini geçmeyecektir.



- m) Gemi, köprüüstünden bakıldığında, pruva ve ilerisindeki deniz alanı kolayca görülebileceği biçimde trimlendirilmiş ve yüklenmiş olacaktır.
- n) Bu Tüzük ile son düzeltmeleri yapılmış Boğazlar Bölgesi seyir haritaları gemide bulundurulacaktır.
- o) Gemiler, Gemi adamlarının Eğitim, Bilgilendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşmeye (STCW/78) uygun personele donatılmış olacaktır.

Bu koşulları taşımayan gemilerin kaptanları, Trafik Kontrol Merkezi'ne durumlarını bildireceklerdir. İdarece bildirimde bulunmadığı saptanan gemiler için de 10 uncu maddenin ikinci fıkrasında belirtilen işlemler uygulanacaktır.

### **Seyir Plânı 1**

**Madde 7** – Tehlikeli yük taşıyan gemilerle 500 groston ve daha büyük gemilerin kaptan, donatan ya da acenteleri İstanbul veya Çanakkale Boğaz ağızlarına girişten en az 24 saat önce Trafik Kontrol Merkezi'ne yazılı olarak, geminin adı, bayrağı, çağrı işareti, tonajı, kalkış ve varış limanı; yükü, kılavuz kaptan talebi olup olmadığı, seyrini sınırlayan yetersizlikleri varsa bunları ve benzeri bilgileri ihtiva eden idarece belirlenmiş Seyir Planı 1'i (SPI) vereceklerdir.

Marmara Limanları'ndan kalkacak tehlikeli yük taşıyan gemilerle 500 groston ve daha büyük gemiler ise Seyir Planı 1'i kalkışlarından 6 saat önce vereceklerdir.

### **Seyir Plânı II**

**Madde 8** – Seyir Plânı 1'i vermiş olan ve teknik bakımdan gemisinin 6 ncı maddeye uygun durumda olduğunu saptayan gemi kaptanları, Boğaz ağzına varışlarından 2 saat önce ya da Boğaz ağzına 20 mil kala (hangisi önce gerçekleşirse) VHF ile trafik kontrol istasyonuna geminin adı, bayrağı, çağrı işareti, rapor mevki, Boğaz ağzına tahmini varış zamanı, kılavuz kaptan talebi olup olmadığı, seyrini sınırlayan yetersizlikleri ve benzeri bilgileri ihtiva eden idarece belirlenmiş Seyir Planı II'yi (SPII) vereceklerdir.

Gemilere Seyir Plânı II'yi verdikten sonra, trafik kontrol istasyonu tarafından verilecek bilgi göz önünde tutarak hareket edecekler, Seyir Planı II'yi verdiklerini ve boğaz trafiği ile ilgili aldıkları bilgiyi jurnallarına yazacaklardır.

#### **Mevki Raporu**

**Madde 9** – Boğazlar'a girecek boyu 20 metreden daha büyük gemiler, Boğaz ağzına 5 mil kala VHF ile giriş tarafındaki trafik kontrol istasyonuna kendilerini tanıtacak bilgileri ihtiva eden idarece belirlenmiş mevki raporunu vereceklerdir.

#### **Boğazlar'a Girmeden Önce Teknik Yeterliklerini Kaybeden Gemilerin Bildirimi**

**Madde 10** – Boğazlar'a girmeden önce herhangi bir sebeple teknik yetersizliklerini kaybeden, seyir cihazları arızalanan gemiler, teleks, telefon, faks veya VHF ile gerekli bilgiyi vereceklerdir.

İlgili Liman başkanlığı, Trafik Kontrol Merkezi kanalıyla gemilerin onarımı için bekleyeceği yeri gösterecektir. Onarım ve surveyden sonra seyir cihazı arızası devam ediyorsa, idarenin emniyet için gerekli gördüğü şekilde Boğazlar'a giriş ve geçişleri sağlanacaktır.

#### **Trafik Kontrol Merkezi ve Trafik Kontrol İstasyonları**

**Madde 11** – Deniz trafik ayırım düzeninin uygulanması, denetlenmesi ve rapor sisteminin işlerliği için, İdare, Trafik Kontrol Merkezi ve trafik kontrol istasyonlarını kurar.

#### **Kılavuz Kaptan İşareti**

**Madde 12** – Boğazlar ve Marmara Bölgesi'nden kılavuz kaptan olarak geçen gemiler gündüzleri (H) sancağını çekerler.

#### **Transit İşareti**

**Madde 13** – Boğazlar ve Marmara Bölgesi'nden transit geçen gemiler seyirde ve demirde, gündüzleri (T) sancağını çekerler. Geceleri de ufkun her yerinden görülebilen bir yeşil fener gösterirler.

Transitini bozan ya da transiti bozulan gemi transit işaretini göstermeyecektir.

### **Transit Gemilerin Demirleme Şartları**

**Madde 14** – Boğazlar ve Marmara Bölgesi'nden transit geçen gemiler, zorunlu gereksinimlerini karşılamak üzere, liman başkanlığından izin almak kaydıyla 27 nci maddede gösterilen demirleme yerlerinde ilgili kuruluşların gözetimi altında serbest pratika almaksızın 48 saat kalabilirler.

Bu süre içinde, gemilerde, varsa arızanın incelenmesi ve giderilmesi için uzman, teknisyen ve işçilerin gemiye getirilmesi, acentesinin görev dolayısıyla gemiye girmesi, gemiye ait bir gereksinim için kaptan ya da bir gemi adamının ya da gemi adamlarından hastalananların tedavi edilmek üzere karaya çıkarılması ve gerektiğinde hastaneye yatırılanların yerine yenilerinin alınması ve bunun gibi faaliyetler icra edilebilir.

48 saatten fazla limanda kalmak isteyen transit geçen gemiler, gösterilen demir yerlerde demirleyip, serbest pratika almak zorundadırlar. Demirlemek suretiyle transitini bozan bu gemilere emniyet, gümrük ve diğer mevzuatın gerektirdiği denetim ve işlemler uygulanır.

## **ÜÇÜNCÜ BÖLÜM**

### **Boğazlar'dan Geçiş**

#### **Geçiş İçin Alınacak Önlemler**

**Madde 15** – Gemi kaptanları, Boğazlar'dan geçinceye kadar köprüüstü, harita kamarası ve kırlangıçlara görevlilerden başkasının girmemesi önleyecek ve görevlilerin kumanda etme, çevreyi izleme ve gözlemlerini zorlaştırmayacak gerekli önlemleri alacaklardır.

Boğazlar'da seyreden gemilerde, ana makine kontrol istasyonu makine dairesinde veya dışında olsa ana makinenin başında yetkili personel bulunacaktır. Boğazlar'da seyreden gemilerde, dümen elle tutulacak ve dümen tutmak için otomatik pilot aygıtı kullanılmayacaktır. Yedek dümen donanımı her an kullanılmaya hazır olacak ve başında görevli bulunacaktır.

### **Dümen Tutma Feneri**

**Madde 16** – Köprüüstleri, baş taraflarından 150 metre ve daha uzak olan gemilerle köprüüstleri, baş taraflarına çok yakın bulunan gemiler, geceleri pruvalarında yalnızca köprüüstünden görülecek biçimde siperlenmiş, mavi yada yeşil ışık veren bir dümen tutma feneri taşıyacaklardır.

### **Hız**

**Madde 17** – Gemilerin Boğazlar'dan normal geçiş hızı karaya göre saatte 10 deniz milidir. ancak dümen dinleme yolu elde edilmediğinde, trafik kontrol istasyonuna bilgi verilerek çatma ve çatışmayı engellemeye, çevreye zarar verici dalgalar yaratmamaya özen gösterilerek bu hız aşılabılır.

### **Yetişen Gemi**

**Madde 18** – Boğazlar'dan geçiş yapan gemiler, zorunluluk olmadıkça önlerinde seyreden gemiyi geçmeyeceklerdir.

- a) Boğazlar'dan geçiş yapan gemiler, aralarında en az sekiz gomina mesafe bırakacaklardır.
- b) Boğazlar'da seyretmekteyken herhangi bir nedenle hızını azaltacak gemiler, arkalarında gelmekte olan gemilere yol keseceklerini önceden bildireceklerdir.
- c) Kendi makine gücüyle düşük yol yapan alçak hızlı gemiler, kendi trafik ayırım şeritlerinin mümkün olan en sancak tarafında seyredecekler ve daha hızlı giden gemilerin kendilerini geçmelerine izin vereceklerdir.
- d) Boğazlar'da önden giden yavaş bir gemiyi geçmek zorunluluğunu duyan bir gemi, böyle bir geçişi yapmadan önce, trafik kontrol istasyonundan bölgedeki trafik durumunu

öğrenecek ve durum elverişliyse, öndeki gemiyi durumdan haberdar edecektir. Öndeki gemiyi geçiş manevrası, tek rotadayken gerçekleştirilmeye çalışılacaktır.

e) İstanbul Boğazı'nda Vaniköy ve Kanlıca arasın, Çanakkale Boğazı'nda Nara ve Kilitbahir burnu arasında önde seyreden gemi geçilmeyecektir.

### **Geçiş Sırasında Kaza ve Arıza**

**Madde 19** – Boğazlar'dan geçerken kaza, arıza, zorunlu demirleme gibi bir nedenle doğrudan geçişleri kesintiye uğrayan gemiler, trafik kontrol istasyonuna hemen ilgi vererek tavsiye ve talimat isteyeceklerdir. İlgili liman başkanlığınca kendilerinin ve çevrenin güvenliğini sağlayacak önlemler tamamlandıktan sonra kılavuz kaptan alacaklar ve geçişin tamamlanması için öngörülenleri yerine getireceklerdir.

### **Kumanda Altında Olmayan Gemi**

**Madde 20** – Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Sözleşmesinde tanımı yapılan "kumanda altında bulunmayan tekne" ile "manevra kabiliyeti sınırlı tekne"nin Boğazlar'dan geçmesi idarenin özel iznine bağlıdır.

Bir gemi, Boğazlar'dan geçerken "kumanda altında bulunmayan tekne" durumuna düşerse, gemi kaptanı derhal bu durumu trafik kontrol istasyonuna bildirecek ve kendisine verilen talimata uyacaktır.

### **Yedekleme İşlemleri**

**Madde 21** – Bir gemi ya da cisim, Boğazlar'dan yalnızca o işe uygun ve yeterli çekme kuvvetinde olan römorkör tarafından yedeklenerek geçirilebilir. Bir gemi bir başka gemi tarafından yedeklenerek geçirilemez.

- a) Yedekleme halatı, Boğazlar'a girmeden önce uygun biçimde kısaltılacaktır.
- b) İdare gerekli gördüğünde, toplam yedek boyu 150 metre ve daha çok olan gemilerin ve yedeğinin rotalarını koruyabilmeleri için önlemler alacaktır.
- c) Yedekte çekilen gemilerde ve cisimlerde, yedek halatının herhangi bir nedenle kopması durumunda, hemen yerine verilecek yeterli sağlamlıkta bir halatla bu halatı verecek yeterli sayıda gemi adamı bulunacaktır.

d) Mümkmn olabildiği takdirde yedekte çekilen gemide pervane çalıştırılacak ve dümen tutulacaktır.

### **Boğazlar'dan Kalkan Gemiler**

**Madde 22** – Boğazlar'daki rıhtım, iskele ve demirleme yerlerinden kalkan gemiler, trafik kontrol istasyonuna kalkışlarını önceden bildirecekler ve durum hakkında bilgi alacaklardır. Bu gemiler Boğaz trafiğine katılabilmek için trafiğin neta olmasını bekleyecektir.

### **Trafik Ayrım Düzeni'nden Ayrılma**

**Madde 23** – Boğazlar'da trafik ayırım düzeni içinde seyretmekteyken, rıhtımlara veya iskelelere yanaşma, şamandıralara bağlama, demirleme, geri dönme, arıza, olağanüstü durum ve benzeri nedenlerle trafik ayırım düzeninden ayrılması gereken gemiler, bu durumu trafik kontrol istasyonuna ve varsa yakın çevrelerindeki gemilere duyuracaklardır.

### **Zorunlu Nedenlerle Trafiğin Durdurulması**

**Madde 24** – Boğazlar'daki deniz trafiği, su üstü ve su altın inşaat çalışmaları ve sondajları, yangın söndürme, bilimsel çalışmalar, sportif faaliyetlerle kurtarma, yardım, deniz kirlenmesini önleme ve ortadan kaldırma çalışmaları, kaza ya da suçların izlenmesi işlemleri ve benzeri durumlar nedeniyle idarece geçici olarak durdurulabilir.

Geçişin durdurulması ve başlatılması, ilgili liman başkanlığı ve trafik kontrol istasyonlarınca gemilere ve ilgililere duyurulur. Boğazlar'daki trafiğin geçici olarak durdurulmasından sonra açılması üzerine, bekleyen gemilerin Boğazlar'a giriş sırası ve düzeni, trafik kontrol istasyonlarınca belirlenerek gemilere duyurulur.

### **Şeritler İçinde Seyretme Yükümlülüğü**

**Madde 25** – Gemilerin belirlenmiş olan şeritler içinde seyretmeleri zorunludur. Seyir sırasında bu şeritlerden taşan gemilere, 618 sayılı Limanlar Kanunu'nun 11 inci maddesi uyarınca ceza verileceği gibi IMO'ya ve bayrak devletine durum ihbar edilir.

### **Derin Su Çekimli Gemiler**

**Madde 26** – Boğazlar'dan geçiş yapan derin su çekimli gemiler, geceleri ufku her yönünden görünen dikey bir doğru üzerinde üç kırmızı fener, gündüzleri ise yine ufku her yönünden görünen silindirik biçiminde bir işaret göstereceklerdir. Boğazlar'da seyreden diğer gemiler, derin su çekimli gemilerin manevralarını kısıtlayacak ve yeterli seyir alanı bırakacaklardır. Boğazlar'da seyreden diğer gemiler, trafik ayırım düzeninin kesişme ve kavşak noktalarında, bu düzen içinde seyreden derin su çekimli gemilerin yolundan çıkacaklardır.

### **Demirleme Yerleri**

**Madde 27** – Deniz trafik düzeninin uygulanabilmesi bakımından demirlemek isteyen gemilerin demirleme yerleri aşağıda belirtilmiştir:

- a) İstanbul Boğazı Bölgesi Kuzey Girişi demirleme yerleri (Ek-1) dedir.
- b) İstanbul Boğazı Bölgesi Güney Girişi demirleme yerleri (Ek-2) dedir. Bu demirleme yerlerine kılavuz kaptanla demirlenir ve kalkılır.
- c) Çanakkale Boğazı Kuzey Girişi demirleme yerleri (Ek-3) dedir.
- d) Çanakkale Boğazı içi, Karanlık Liman demirleme yeri (Ek-4) dedir. Bu demir yerine kılavuz kaptanla demirlenir ve kalkılır.
- e) Çanakkale Boğazı Güney girişi demirleme yerleri (Ek-5) dadır. Gemiler, belirtilen demirleme yerlerine saldıkları zaman demirleme yeri alanının sınırları dışına taşmayacak şekilde demirleyeceklerdir.

Bu demirleme yerlerinin sahilden itibaren 2.5 gominası içinde demirlemek yasaktır.

### **Saklı Hükümler**

**Madde 28** – Bu bölümde yer alan hükümler İstanbul Limanı ve Çanakkale Limanı ile ilgili özel hükümler saklı kalmak üzere, her iki Boğaz içinde geçerlidir.

## **DÖRDÜNCÜ BÖLÜM**

### **Boğazlar ve Marmara Bölgesi İçin Ortak Hükümler**

#### **Büyük Gemiler**

**Madde 29** – Büyük gemilerin Boğazlar ve Marmara Bölgesinden geçebilmesi için, donatanı ya da işleticisi tarafından seferin planlanması aşamasında, idareye gemi ve yükü hakkında bilgi verilmesi şarttır. İdare, Boğazlar'ın morfolojik yapısını, fiziki durumunu, geminin boyutları ve manevra yeteneğini, can mal ve çevre güvenliğiyle deniz trafiğinin durumunu göz önünde tutarak değerlendirme yapar ve sonucunu başvuranlara bildirir.

#### **Nükleer Güçle Yürütülen veya Nükleer, Tehlikeli,**

#### **Zararlı Yük ve Atık Taşıyan Gemiler**

**Madde 30** – Boğazlar ve Marmara Bölgesi'nden geçiş yapmak isteyen nükleer güçle yürütülen ya da nükleer yük ve atık taşıyan gemiler, ilgili mevzuat uyarınca Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'ndan, tehlikeli, zararlı atık taşıyan gemiler de Çevre Bakanlığı'ndan seferlerin planlanması aşamasında izin almak zorundadırlar. Tehlikeli yük taşıyan gemilerle geçişi özel izne bağlı nükleer güçle yürütülen nükleer yük taşıyan, ya da nükleer, tehlikeli ve /veya zararlı atık taşıyan gemiler, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından çıkartılan kurallara uygun nitelikte olacaklar ve yüklerini kurallara uygun olarak taşıyacaklardır. Bu gemiler, gündüz (B) sancağı çekecekler, gece de ufkun her tarafından görülebilecek bir kırmızı fener göstereceklerdir.

#### **Kılavuz Kaptan Almak Zorunda Olan Gemiler**

**Madde 31** – Boğazlar'dan geçen 150 metre ve daha büyük Türk gemileri seyir, can, mal ve çevre güvenliği bakımından kılavuz kaptan almak zorundadırlar.

Yabancı bayraklı gemiler, güvenlik bakımından kılavuz kaptan alma yönünden uyarılırlar. İdare, transit geçiş yapanlar dışında kalan gemiler için, Boğazlar ve Marmara Bölgesi'nin gerekli gördüğü yerlerinde mevburi kılavuzluk ihdas edilebilir.



**Usulsüz Demirleme**

**Madde 32** – Boğazlar ve Marmara Bölgesi deniz trafik ayırım düzeninde seyrederken, bildirim dışında, izin almaksızın rıhtım ve iskelelere yanaşan, şamandıralara, demir yerlerine demirleyen gemiler, ilgili liman başkanlığınca sağlanacak kılavuz kaptan ve römorkörlerle kaldırılır. Bu iş için yapılan giderler ilgili geminin donatı, işleteni ya da acentesinden alınır.

Trafik ayırım düzeni içinde, büyük bir tehlike durumuyla karşılaşılmadıkça demirlenemez. Böyle bir tehlike nedeniyle trafik ayırım düzeni içinde demirlemek zorunda kalan gemiler, durumu hemen trafik kontrol istasyonuna bildirirler. İdare, kılavuz kaptan ve römorkörler sağlayarak, gemiyi trafik ayırım düzenini neta edecek biçimde, emniyetli bir demir yerine kaldırır. Bu iş için yapılan giderler, ilgili geminin donatı, işleteni ya da acentesinden alınır.

**Çevre Kirlenme Yasağı**

**Madde 33** – Boğazlar ve Marmara Bölgesinde denize moloz, safra, çöp, sintine balastı, evsel ve endüstriyel nitelikte atıklarla ekolojik dengeyi ve çevre sağlığını bozacak maddeler atılamaz, yağ ve benzeri kirlenici maddeler denize basılamaz. Boğazlar ve Marmara Bölgesinden geçen gemiler, hava kirliliği yaratmayacak bütün önlemleri almak zorundadırlar.

**Yelkenle ve Kürekle Seyir Yasağı**

**Madde 34** – Boğazlar ve Marmara Bölgesi'nde trafik ayırım düzeni içinde, yelkenle, kürekle seyretmek, yüzmek ve avlanmak yasaktır. Ancak sportif amaçlı yelken, kürek ve yüzme yarışları izne tabidir.

**Bildirim Yükümlülüğü ve Rapor****Madde 35** –

a) Boğazlar ve Marmara Bölgesi trafik ayırım düzeni içinde seyreden gemilerin kaptanları, gemilerinde baş gösterecek her türlü hastalığı, ölüm ve yaralanma gibi olayları derhal ilgili makamlara iletilmek üzere trafik kontrol istasyonuna bildirmek zorundadırlar.

b) Boğazlar ve Marmara Bölgesi'nde yanlış seyreden ya da kurallara uymayan gemiler gören kılavuz kaptanlar, trafik kontrol istasyonları görevlileri, gemi kaptanları ve kamu görevlileri bu gibi gemileri derhal ilgili liman başkanlığına bildirecekler ve 24 saat içinde yazılı bir rapor vereceklerdir. İlgili liman başkanlığı duruma hemen el koyarak bu gemiler ve kaptanları hakkında yasal işlemlerin yapılmasını sağlayacaktır.

c) Kılavuz kaptanlar, kılavuz almakta oldukları gemilerde meydana gelen deniz kazalarını ve rotaları üzerinde seyir güvenliği bakımından saptadıkları sakıncalı hususları, derhal trafik kontrol istasyonuna bildirecekler ve ilgili liman başkanlığına yazılı rapor vereceklerdir.

## BEŞİNCİ BÖLÜM

### İstanbul Boğazı Deniz Trafik Ayrım Düzeni Bölgesine İlişkin Kurallar

#### Sınırlar

**Madde 36** – İstanbul Boğazı deniz trafik ayırım düzeni bölgesi sınırları,

Kuzeyde:

41 16 N, 028 55 E    41 21 N, 028 55 E

41 21 N, 029 19 E    41 14 N, 029 16 E

noktaları,

Güneyde:

Büyükçekmece Bababurnu'nun güney kerterizinde 2 mil uzaklıktaki mevki ve Yelkenkaya Feneri'ni birleştiren çizgileri, arasında kalan deniz alanıdır.

#### Çağırma Noktası Raporu

**Madde 37** – İstanbul Boğazından geçiş yapan 20 metreden büyük gemiler, VHF ile mevki ve içeriği idarece belirlenen çağırma noktası raporu vereceklerdir.

**Hava Çekimi**

**Madde 38** – İstanbul Boğazı trafik ayırım düzenine uygun olarak geçiş yapan gemiler, Boğaz köprülerinin seyir güvenliği ile ilgili ikaz ışıklarına özen göstereceklerdir.

İstanbul Boğazı'ndan, hava çekimi 58 metre ve daha yüksek olan gemiler geçemeyeceklerdir. Hava çekimi, 54 metre ile 58 metre arasında olan gemilere, rotalarını korumaları için, idarenin gerekli gördüğü sayıda ve güçte römorkör eşlik edecektir.

**Yerel Deniz Trafiği**

**Madde 39** – Kuzeyde Türkeli Fenerinden Anadolu Fenerine çekilen ve Güney'de Ahırkapı Fenerinden Kadıköy İnciburnu Mendirek Fenerine çekilen çizgiler arasındaki alanda, Boğaz'ın karşılıklı iki kısmı arasında aykırı olarak geçiş yapan, iskeleler arası seyreden şehir hattı gemileri ile diğer deniz araçları, trafik ayırım şeritlerini en kısa yoldan geçecekler; Karadeniz'den Marmara ve Marmara'dan Karadeniz yönünde seyreden gemilerin yollarından çıkacaklar ve bu gemilere çapariz vermeyeceklerdir. Ancak, çatışma olasılığı varsa, gemiler Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin ilgili hükümleri uyarınca gerekli önlemleri alacaklardır.

**Akıntı****Madde 40** –

a) İstanbul Boğazı'nda üst ana akıntı şiddeti 4 mil/saatin üstüne çıktığında ya da lodos nedeniyle orkoz akıntıları oluştuğunda, manevra hızı 10 mil/saat ve daha aşağı olan, tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler, Boğaza girmeyecek ve akıntı şiddetinin 4mil/saat ve altına düşmesini veya orkoz akıntılarının ortadan kalkmasını bekleyeceklerdir.

b) Boğaz'da üs ana akıntı şiddeti 6 mil/saatin üstüne çıktığında veya lodos nedeniyle kuvvetli orkoz akıntıları oluştuğunda hızı ne olursa olsun, tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler, Boğaz'a girmeyecek ve akıntı şiddetinin 6 mil/saatin altına düşmesini veya kuvvetli orkoz akıntılarının ortadan kalkmasını bekleyeceklerdir.

- c) İdarece, akıntılarla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.
- d) Akıntı şiddetinin veya düzenin normale dönmesi üzerine Trafik Kontrol Merkezi'nce, bekleyen gemilerin Boğaza giriş sırası ve düzeni belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

### **Görüş Uzaklığı**

**Madde 41** – İdarece, İstanbul Boğazı'nda görüş uzaklığının azalmasıyla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

- a) Boğaz'ın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 2 mil ve altına düştüğünde, Boğazdan geçen gemiler, radarlarını sürekli resim verir biçimde açık tutacaklardır. İki radar bulunan gemilerde, bir radar kılavuz kaptanın kullanımına verilecektir.
- b) Boğaz'ın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 1.5 mil ve altına düştüğünde radarları çok iyi görüntü vermeyen gemiler Boğaz'a girmeyecektir.
- c) Boğaz'ın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 1 mil ve altına düştüğünde tehlikeli yük taşıyan gemiler ile büyük gemiler Boğaz'a giriş yapmayacaktır.
- d) Boğaz'ın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 0,5 mile düştüğünde, deniz trafiği uygun görülen tek yöne açık tutulacak ve karşı yöne kapatılacaktır. Bu sırada yalnızca tehlikeli yük taşımayan 100 metrenin altındaki gemiler tek yönlü geçiş yapabilecektir.
- e) Boğaz'ın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 0,5 milin altına düştüğünde Boğaz geçiş trafiği iki yöne de kapatılacaktır.
- f) Boğaz'da görüş uzaklığının seyre elverişli duruma gelmesi üzerine Trafik Kontrol Merkezi'nce, bekleyen gemilerin giriş sırası ve düzeni belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

### **Tehlikeli Yük Taşıyan Büyük Gemi**

**Madde 42** – Tehlikeli yük taşıyan bir büyük gemi İstanbul Boğazı'na girdiğinde, Boğaz'dan çıkıncaya kadar aynı nitelikte başka bir gemi içeri alınmayacaktır.

### **Kılavuzluk Hizmetleri**

**Madde 43** – İstanbul Boğazı Bölgesi'ne kılavuzluk hizmetleri aşağıdaki şekilde yapılacaktır.

A) Boğaz geçişi yapacak gemiler;

a) Karadeniz tarafında: Kılavuz kaptan alma ve çıkartmalar, Hamsi Limanı ile Fil Burnu Fenerleri'ni birleştiren çizginin kuzeyinde yapılacaktır.

b) Marmara tarafında: Kılavuz kaptan alma ve çıkarmalar Fenerbahçe Feneri'nden geçen enlemin güneyinde yapılacaktır.

B) Limana gelen ve giden gemiler;

a) Karadeniz tarafından limana gelen gemiler, seyir halindeyken yanaşma manevrasına elverecek yeterli uzaklıkta, Boğaz kılavuz kaptanlarını çıkartıp, liman kılavuz kaptanlarını alacaklardır.

b) Marmara tarafından limana gelen gemiler, liman kılavuz kaptanlarını Marmara tarafından Boğaz geçişi yapan gemilerle aynı yerde alacaklardır.

c) Limanın Boğaz dışında kalan bir yanaşma yerine Liman sınırları dışından gelen gemiler, seyir halindeyken, liman kılavuz kaptanlarını yanaşma yerinin en az üç mil açığında alacaklardır.

d) Yukarıdaki gemiler demirlemişlerse, liman kılavuz kaptanlarını demir yerlerinde alacaklardır.

e) İdarece, deniz trafiği ve seyir güvenliğinin gerektirdiği hallerde, kılavuz kaptan alma ve çıkartma yerlerinde değişiklik yapılabilir ve ilgililere duyurulur.

### **Emniyet ve Gümrük Denetimleri**

**Madde 44** – İstanbul Boğazında, trafik ayırım şeritleri içinde emniyet ve gümrük denetimleri yapılamaz. Ancak, gerekli görülen durumlarda emniyet ve gümrük denetimleri gemiye çıkacak görevlilerce kılavuz kaptan alma yerlerinde, geminin gideceği limana katar yolda, limanda veya kendilerine ayrılan demirleme yerlerinde yapılır.

### **Sağlık Denetimleri**

**Madde 45** – İstanbul Boğazı'nda Sağlık denetimi, kılavuz kaptan alma yerinden hemen önce ve seyir güvenliğini etkilemeyecek yerlerde yapılır. Zorunlu nedenlerle buralarda yapılamayan sağlık denetimleri, Hudut ve Sahiller Sağlık Kuruluşu ile Liman Başkanlığı'nın belirleyecekleri yerlerde yapılır.

**Acente ile Buluşma Yerleri**

**Madde 46** – Gemiler acente ile bir saati aşmayan temaslarını, Kumkapı Barınak Feneri'nden geçen boylamın batısında ve kendi trafik ayırım şeritlerinin en sancak tarafında yapacaklardır. Bir saati geçen acente temasları demir yerlerinde yapılacaktır.

**ALTINCI BÖLÜM****Çanakkale Boğazı Deniz Trafik Ayırım Düzeni Bölgesine İlişkin Kurallar****Sınırlar**

**Madde 47** – Çanakkale Boğazı deniz trafik ayırım düzeni bölgesi sınırları,

Kuzeyde:

40 37 n, 027 11 E

40 27 n, 027 09 E

Güneyde:

40 05 N, 026 11 E 40 02 N, 025 55 E 39 50 N, 025 53 E

39 44 N, 025 55 E 39 44 N, 026 09 E

noktalarını birleştiren çizgiler arasında kalan deniz alanıdır.

**Çağırma Noktası Raporu**

**Madde 48** – Çanakkale Boğazı'ndan geçiş yapan 20 metreden büyük gemiler, VHF ile mevki ve içeriği idarece belirlenen çağırma noktası raporu vereceklerdir.

**Yerel Deniz Trafiği**

**Madde 49** – Çanakkale Boğazı'nın karşılıklı iki kıyası arasında aykırı olarak geçiş yapan, iskeleler arası seyreden şehir hattı gemileri ile diğer deniz araçları; trafik ayırım şeritlerini en kısa yoldan geçecekler, Ege'den Marmara'ya ve Marmara'dan Ege'ye seyreden gemilerin yollarından çıkacaklar ve bu gemilere çarpaz vermeyeceklerdir. ancak, çatışma

olasılığı varsa, gemiler Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin ilgili hükümleri uyarınca gerekli önlemleri alacaklardır.

### **Akıntı**

#### **Madde 50 –**

- a) Çanakkale Boğazı'nda üst orta akıntı şiddeti ile gemi hızı arasındaki fark 4 mil/saatten az olmayacaktır. Akıntı hızıyla gemi hızı farkı 4 mil/saattan az olan gemiler boğaza girmeyecek, akıntı şiddetinin düşmesini bekleyeceklerdir. En düşük akıntı hızıyla gemi hızı arasındaki fark 4 mil/saatten daha az olan gemiler, geçişlerini, liman başkanlığının tonajlarına uygun olarak öngöreceği römokörleri alarak yapacaklardır.
- b) İdarece, akıntılarla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.
- c) Akıntı şiddetinin veya düzeninin normale dönmesi üzerine, Trafik Kontrol Merkezi'nce, bekleyen gemilerin Boğaz'a giriş sırası ve düzeni belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

### **Görüş Uzaklığı**

**Madde 51 –** İdarece, Çanakkale Boğazı'nda görüş uzaklığının azalmasıyla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

- a) Boğaz'ın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 2 mil ve altına düştüğünde, boğazdan geçen gemiler radarlarının sürekli resim verir biçimde açık tutacaklardır. İki radarı bulunan gemilerde, bir radar kılavuz kaptanın kullanımına verilecektir.
- b) Boğaz'ın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 1,5 mil ve altına düştüğünde radarları çok iyi görüntü vermeyen gemiler Boğaz'a girmeyecektir.
- c) Boğaz'ın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 1 mil ve altına düştüğünde, tehlikeli yük taşıyan gemiler ile büyük gemiler Boğaz'a giriş yapmayacaktır.
- d) Boğaz'ın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 0,5 mile düştüğünde, deniz trafiği, uygun görülen tek yöne açık tutulacak ve öbür yöne kapatılacaktır. Bu sırada yalnızca tehlikeli yük taşımayan 100 metrenin altındaki gemiler tek yönlü geçiş yapabilecektir.
- e) Boğaz'ın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 0,5 milin altına düştüğünde Boğaz geçiş trafiği her iki yöne kapatılacaktır.

f) Boğaz'da görüş uzaklığının seyir elverişli duruma gelmesi üzerine Trafik Kontrol Merkezi'nce, bekleyen gemilerin Boğaza giriş sırası ve düzeni belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

### **Tehlikeli Yük Taşıyan Büyük Gemi**

**Madde 52** – Çanakkale Boğazı Bölgesinde kılavuzluk hizmetleri aşağıdaki şekilde yapılacaktır.

A – Boğaz geçişi yapacak gemiler;

- a) Ege tarafında: Kılavuz kaptan alma ve çıkartmalar, Kumkale Feneri'nden geçen boylamın batısında yapılacaktır.
- b) Marmara tarafında: Kılavuz kaptan alma ve çıkartmalar, Gelibolu Feneri'nden geçen boylamın doğusunda yapılacaktır.

B – Limana gelen ve giden gemiler;

- a) Çanakkale Boğazı Bölgesi dışından Limana gelen gemiler, Boğaz kılavuz kaptanlarını, Boğaz geçişi yapan gemilerle aynı yerde alacaklardır. Bu gemiler, seyir halindeyken yanaşma manevrasına elverecek yeterli uzaklıkta, Boğaz kılavuz kaptanlarını çıkartıp, liman kılavuz kaptanlarını alacaklardır.
- b) Limanın Boğaz dışında kalan bir yanaşma yerine Liman sınırları dışından gelen gemiler, seyir halindeyken liman kılavuz kaptanlarının yanaşma manevrasına elverecek yeterli mesafede alacaklardır.
- c) Yukarıdaki gemiler demirlemişlerse, liman kılavuz kaptanlarını demir yerlerinde alacaklardır.

C – İdarece, deniz trafiği ve seyir güvenliğinin gerektirdiği hallerde kılavuz kaptan alma ve çıkartma yerlerinde değişiklik yapılabilir ve ilgililere duyurulur.

### **Emniyet ve Gümrük Denetimleri**

**Madde 54** – Çanakkale Boğazı'nda trafik ayırım şeritleri içinde emniyet ve gümrük denetimleri yapılamaz. Ancak, gerekli görülen durumlarda emniyet ve gümrük denetimleri, gemiye çıkacak görevliler tarafından kılavuz kaptan alma yerlerinde geminin gideceği limana kadar yolda, limanda veya kendilerine ayrılmış demir yerlerinde yapılır.



### **Sağlık Denetimleri**

**Madde 55** – Çanakkale Boğazı'nda sağlık denetimi, Ege'den girişte ve kılavuz kaptan alma yerlerinden hemen önce veya Boğaz çıkış kılavuz kaptan çıkma yerlerinden sonra, seyir güvenliğini etkilemeyecek yerlerde yapılır.

Zorunlu nedenlerle buralarda yapılamayan sağlık denetimleri, Hudut ve Sahiller Sağlık Kuruluşu ile Liman Başkanlığı'nın belirleyecekleri yerlerde yapılır.

### **Acente Buluşma Yeri**

**Madde 56** – Gemiler, acente ile bir saati aşmayan temaslarını, Kanlıdere ve Karanfil Fenerleri'ni birleştiren hattın güneyinde ve mümkün olduğu kadar kendi trafik şeritlerinin sancağında yapacaklardır. Bir saati geçen acente temasları demir yerlerinde yapılacaktır.

## **YEDİNCİ BÖLÜM**

### **Çeşitli Hükümler**

#### **Tüzük Hükümlerine Aykırı Davranış**

**Madde 57** – Türk mevzuatına göre daha ağır bir ceza verilmesi gerekmediği hallerde, bu Tüzük hükümlerine aykırı davrandığı saptanan gemi kaptanları ve gemi adamlarına, 618 sayılı Limanlar Kanunu'nun ceza hükümleri uygulanır.

#### **Yürürlük**

**Madde 58** – T.C. Anayasası'nın 115 inci ve 3046 sayılı Bakanlıkların Kuruluş ve Görev Esasları Hakkındaki Kanunun 37 nci maddesi ile 618 sayılı Limanlar Kanunu'nun 2 inci maddesine dayanılarak hazırlanan ve Danıştay'ca incelenmiş olan Tüzük hükümleri 1 Temmuz 1994 tarihinde yürürlüğe girer.

#### **Yürütme**

**Madde 59** – Bu Tüzük hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

## ÖZET

Avrupa ve Asya kıtalarını birbirinden ayıran, Karadeniz ve Akdeniz'i birbirine bağlayan tabii su yolları olan Türk Boğazları'nı, diğer boğazlardan ayıran kendine özgü bir takım oşinografik ve coğrafi özellikler vardır. Türk Boğazlar Bölgesi'nde güvenli seyrüseferin sağlanabilmesi için, Boğazlar'ın kendine has bu özelliklerini dikkate alan bir trafik düzenlemesinin de gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Nitekim, Türkiye en son 1 Temmuz 1994 tarihinde ulusal olarak yürürlüğe soktuğu "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Trafik Düzeni Hakkında Tüzük" ile bunu sağlamaya çalışmıştır. Ancak, 1 Temmuz 1994 tarihli bu yeni tüzük, beraberinde bir çok tartışmaları da getirmiştir.

Boğazlar'ın Güvenliği İçin 1 Temmuz 1994 Tarihli 'Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük' isimli bu tez çalışmamızda, yeni tüzük hakkında ortaya çıkan söz konusu tartışmalar ele alınarak, etraflıca incelenmiştir. 1994 tarihli yeni Boğazlar tüzüğünün Türkiye'nin iddia ettiği gibi bir ihtiyaçtan mı ortaya çıktığı, yoksa muhalif ülkelerin iddia ettiği gibi Moutreux Sözleşmesi'ne aykırı bir şekilde, petrolün Boğazlar'dan naklini önlemek için bir koz olarak mı kullanıldığı sorularının cevabı aranmıştır. Türkiye'nin seyrüsefer, çevre, can ve mal güvenliğini sağlamak amaçlarıyla yürürlüğe koyduğu 1994 tarihli tüzüğün gerekçeleri ve getirdikleri, maddeler halinde incelenmiş, tüzüğünün 1936 Moutreux Boğazlar Sözleşmesi ve uluslararası hukuk sözleşmeleriyle olan uyumu ve bu sözleşmelerden kaynaklanan dayanakları incelenmiştir.

Yine tüzüğe muhalif ve destekçi ülkelerin profilleri çıkarılmış, Boğaz'ı kullanım oranları ve 1936 Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin değiştirilmesine bakışları araştırılmıştır. Tez kapsamında ayrıca, 1994 tarihli yeni Boğazlar tüzüğü sebebiyle yurt içinde yaşanan tartışmalara da yer verilmiş ve özellikle IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü) sürecine yönelik eleştiriler, gerekçeleri ve bu eleştirilere verilen cevaplar da ele alınmıştır. Yeni tüzüğün uygulamaya konulmasını müteakip yaşanan gelişmeler ve yeni tüzüğün eksik yanları ile Boğazlar'a alternatif kanal tartışmaları incelenmiştir.

Bütün bunları yaparken de konunun daha iyi anlaşılabilmesi için, Boğazlar'ın tarihin akışı içerisinde yaşadığı evreler, sebep ve sonuçlarıyla birlikte ele alınmış, tarih boyunca Boğazlar Bölgesi'nde yaşanan "kapalılık" ve "açıklık" mücadelesi özetlenerek, 1994 tarihli yeni Boğazlar tüzüğü sebebiyle bu mücadelenin nasıl tekerrür ettiği gösterilmiştir.

Beş bölümden oluşan çalışmanın neticesinde, 1994 tarihli yeni Boğazlar Tüzüğü'nün petrolün Boğazlar'dan naklini önlemek için uygulamaya konulmadığı, aksine seyrüsefer, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak için böyle bir tüzük hazırlamakta geç bile kaldığı kanısına varılmıştır. Yine, 1994 tarihli yeni tüzüğün 1936 Moutreux Sözleşmesi'ne aykırı olmadığı, aksine 1936 Moutreux Sözleşmesi ve sonrasında imzalanan uluslararası sözleşmelerle uyumluluk arz ettiği ortaya konulmuştur.

Bununla beraber, 1994 tarihli yeni tüzüğün hedeflerine ulaşmada önemli başarılar gösterdiği, 2000 yılına kadar tamamlanması beklenen ve tüzüğün eksiklerini gidermeyi amaçlayan ek çalışmanın sona ermesi halinde, bu başarının miktarının daha da artacağı belirtilmiştir. Ancak, Türkiye'nin Boğazlar Bölgesi'nde tam güvenliği sağlayabilmesi için 1936 Moutreux Boğazlar Sözleşmesi'nin bazı maddelerini değiştirmesi gerektiği ifade edilmiştir.

## SUMMARY

The Turkish Straits separate Europe and Asia, while they connect Blacksea and the Mediterranean as a natural water way. They have unique physical hydrological and oceanographic characteristic and complicated navigational conditions prevail in the area. So, to provide safety of navigation through the Straits, ships traffic in the Straits has to be organized under these special features. And Turkey has been tried to provide safety of navigation by implementing "Maritime Traffic Regulations for the Turkish Straits and the Marmara Region" on 1<sup>st</sup> June of 1994 . But, this new regulations have been brought about some discussions with itself.

In this study, these discussions has been searched under the name of "For The Safety of The Turkish Straits 1<sup>st</sup> June of 1994 Dated Maritime Traffic Regulations for the Turkish Straits and the Marmara Region" By the way, it has been tried to find answers for those two questions; "Has The new regulations been implemented by Turkey to ensure safety of the passage through Turkish Straits ? or Has it been implemented just to prevent the passage of the Central Asian Oils, eventhought against the regulations of the 1936 Mountreux Straits Convention". Turkey explained the purpose of the Regulations which shall apply to all ships navigating in the Straits and the Sea of Marmara is to regulate the maritime traffic scheme in order to ensure the safety of navigation, life and property and to protect the environment in the region. And in this study, it has been also researched the reasons which have been urged by Turkey in order to put into effect the new regulations.

The relations between the Turkish Straits and the countries who are opposited or supported the new regulations analysed in the study, and their views on changing of the 1936 Mountreux Straits Conventions has been analysed at the same time. Internal discussions about the Regulations related with the IMO (International Maritime Organization) process has been also covered and explained pre- and cons- of these discussions. Developments after the Regulations has been put into effect searched and deficiencies of the new regulations has been mentioned.

However, It has been summurised historical developments and struggles between the "openness" and "closeness" in the Turkish Straits in order to get better understanding of the today's devolepments and it has been showed that how it repeated itself in nowadays.

At the end of the research, It has been concluded that Turkey did not put into effect 1994 dated new regulations in order to prevent passages of the oil tankers. Eventhought, Turkey has been lated to put into effect new regulations in order to ensure the safety of navigation, life and property and to protect the environment in the region. And, also, it has been concluded that the 1994 dated new regulations were not against the 1936 Mountreux Straits Conventions and were not against none of the international maritime conventions which have been put into effect after the 1936 Mountreux Straits Conventions.

Beside these, it has been showed that 1994 dated new regulations has been succeeded some of its goals and after it's deficiencies removed till 2000 with the new study which has been starting under the supervision of the Prime Ministry, the amount of the succession will be increased. But, it does not mean that safety of the navigations can be ensured fully. In this study, it has been also showed that unless some of the regulations in the 1936 Mountreux Straits Convention materialized, it can not be possible ensuring of the safety navigations through the Turkish Straits.

## ÖZGEÇMİŞ

1 Mayıs 1970 yılında Malatya'da doğdum. İlk, orta ve lise öğrenimimi Malatya'da tamamladıktan sonra, 1987 yılında Boğaziçi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Uluslararası İlişkiler ve Siyaset Bilimi Bölümü'nü kazandım. Mezun olduğum 1993 Şubat ayından itibaren, yüksek lisans çalışmalarımın yanı sıra özel bir yayın kuruluşunda görev yapıyorum. İyi derece de İngilizce bilmekteyim. Askerliğimi yaptım. Evliyim ve bir çocuk babasıyım.