

Montrö Sözleşmesi Türk Boğazları ve Karadeniz Güvenliği



Ali KURUMAHMUT

TÜRK
DENİZ
ARAŞTIRMALARI
VAKFI

Yayın No: 74

*Göz o ki ufkun ötesini göre,
Akıl o ki başa geleceği bile...*

Montrö Sözleşmesi

Türk Boğazları ve Karadeniz

Güvenliği

THE MONTREUX CONVENTION
TURKISH STRAITS AND BLACK SEA SECURITY

Ali KURUMAHMUT

Yayın No: 74

İstanbul, 2025



MONTRÖ SÖZLEŞMESİ

TÜRK BOĞAZLARI VE KARADENİZ GÜVENLİĞİ

Yazar
Ali KURUMAHMUT

Bu kitabın bütün hakları Türk Deniz Araştırmaları Vakfı'na aittir. İzinsiz basılamaz, çoğaltılamaz. Kitapta bulunan makalenin bilimsel sorumluluğu yazarına aittir. Vakıf kitap içeriği konusunda hiçbir sorumluluk taşımaz. Kitabın basılması, yazarların görüşlerinin kabul edildiği anlamına gelmez.

All rights of this book are reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means without the prior permission from the TUDAV. The responsibility of the book belongs to the authors. TUDAV is not responsible for the content of the book. The publication of the book does not mean that the opinions of the authors are accepted.

©Türk Deniz Araştırmaları Vakfı

ISBN: 978-975-8825-66-0

GENİŞLETİLMİŞ BASKI

Kaynak Gösterme: Kurumahmut, A. (2025). Montrö Sözleşmesi Türk Boğazları ve Karadeniz Güvenliği. Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV), Yayın No: 74, İstanbul, Türkiye.

Basım yeri: A4 Ofset Matbaacılık Sanayi ve Ticaret A.Ş.

Adres: Yeşilce Mah. Donanma Sok. No.16 Kağıthane – İstanbul – Türkiye

Sertifika no: 44739

Bu kitabın iç sayfaları %100 geri dönüştürülmüş kağıt kullanılarak basılmıştır.

Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV)

P.K. 10, Beykoz 34820 / İstanbul, TÜRKİYE

Tel: 0216 424 07 72, Faks: 0216 424 07 71

tudav@tudav.org



/tudav



/TudavTudav



YouTube /TÜDAV



/turkdenizarastirmalarivakfi

Fatıma Sultan,

Ahmet Serdar,

Ahmed Emir'e.

İÇİNDEKİLER

SUNUŞ	XIII
ÖNSÖZ	XV
KISALTMALAR DİZİNİ	XIX
ABSTRACT	XXI
GİRİŞ	1
1. KANAL, BOĞAZ VE TÜRK BOĞAZLARI	15
1.1. Kanal ve Boğaz Kavramları	15
1.2. Türk Boğazları ve Marmara Denizi’nin Genel Coğrafi Konumu, Fiziki Yapısı ve Sui Generis Özellikleri.....	18
1.2.1. İstanbul Boğazı.....	20
1.2.2. Marmara Denizi.....	24
1.2.3. Çanakkale Boğazı.....	25
2. TARİHİ GELİŞİM İÇERİSİNDE TÜRK BOĞAZLARI'NDAN GEÇİŞ REJİMLERİ VE KARADENİZ’İN STATÜSÜ	27
2.1. Osmanlı İmparatorluğu Dönemi.....	27
2.1.1. Tek Taraflı Tasarruflarla Düzenleme Devresi.....	29
2.1.2. İkili Andlaşmalarla Düzenleme Devresi	30
2.1.3. Çok Taraflı Andlaşmalarla Düzenleme Devresi.....	33
2.2. Lozan Barış Andlaşması Dönemi.....	35
2.2.1. Lozan Boğazlar Sözleşmesi’nde Boğazlardan Geçiş Rejimi ve Karadeniz.....	36
2.2.1.1. Ticaret Gemileri	37
2.2.1.1.1. Barış Zamanı	38
2.2.1.1.2. Türkiye’nin Tarafsız Olduğu Savaş Zamanı	38
2.2.1.1.3. Türkiye’nin Muharip Olduğu Savaş Zamanı.....	39
2.2.1.2. Savaş Gemileri	39
2.2.1.2.1. Barış Zamanı	39

2.2.1.2.2. Türkiye'nin Tarafsız Olduğu Savaş Zamanı	40
2.2.1.2.3. Türkiye'nin Muharip Olduğu Savaş Zamanı.....	40
2.2.2. Boğazlar Bölgesi'nin Silahsızlandırılması	41
2.2.3. Boğazlar Komisyonu.....	44
2.2.4. Genel Değerlendirme	45
3. ULUSLARARASI DENİZ ULAŞTIRMASI AMACIYLA KULLANILAN BOĞAZLARDAN GEÇİŞ REJİMLERİ.....	48
3.1. Teamül Hukukunda Boğazlardan Geçiş.....	48
3.2. 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nde Boğazlardan Geçiş.....	49
3.3. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde Boğazlardan Geçiş.....	50
3.3.1. Transit Geçiş Rejimi Uygulanacak Boğazlar	54
3.3.1.1. Transit Geçiş Kavramı.....	56
3.3.1.2. Boğazlardan Transit Geçiş Hakkının Kullanılması	57
3.3.1.3. Transit Geçiş Rejiminde Kıyıdaş Devlet/Devletlerin Hakları.....	60
3.3.1.4. Transit Geçiş Rejiminde Kıyıdaş Devlet/Devletlerin Yükümlülükleri	62
3.3.2. Zararsız Geçiş Rejimi Uygulanacak Boğazlar	63
3.3.2.1. Zararsız Geçiş Hakkı.....	63
3.3.2.2. Boğazlardan Zararsız Geçiş.....	67
4. MONTRÖ SÖZLEŞMESİ VE KARADENİZ GÜVENLİĞİ... 69	
4.1. Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin Değiştirilme Zorunluluğu ve Montrö Boğazlar Konferansı'nın Toplanması.....	69
4.2. Montrö Sözleşmesi'nde Boğazlardan Geçiş Rejimi ve Karadeniz Güvenliği.....	72
4.2.1. Ticaret Gemileri	75
4.2.1.1. Barış Zamanı	76

4.2.1.2. Türkiye'nin Tarafsız Olduğu Savaş Zamanı	82
4.2.1.3. Türkiye'nin Muharip Olduğu Savaş Zamanı	83
4.2.1.4. Türkiye'nin Pek Yakın Bir Savaş Tehlikesi Tehdidine Maruz Kalması Durumu	83
4.2.2. Savaş Gemileri	84
4.2.2.1. Barış Zamanı	85
4.2.2.1.1. Boğazlardan Geçişe İlişkin Sınırlamalar	85
4.2.2.1.2. Karadeniz'e İlişkin Sınırlamalar ve Karadeniz Güvenliği .	89
4.2.2.1.2.1. Kıyıda Olmayan Devletlerin Karadeniz'de Bulundurabilecekleri Toplam Tonaj	90
4.2.2.1.2.2. Karadeniz'e Kıyısı Bulunmayan Devletlerin Savaş Gemilerinin Bu Denizde Kalabilecekleri Süre	93
4.2.2.1.2.3. Türkiye'nin Sorumluluğu ve Sınırlamaların Karadeniz Güvenliğine Etkisi	93
4.2.2.2. Türkiye'nin Tarafsız Olduğu Savaş Zamanı	95
4.2.2.2.1. Milletler Cemiyeti Misakı'ndan Doğan Yükümlülükler	97
4.2.2.2.2. Karşılıklı Yardım Andlaşmalarından Doğan Yükümlülükler	98
4.2.2.3. Türkiye'nin Muharip Olduğu Savaş Zamanı	99
4.2.2.4. Türkiye'nin Kendisini Pek Yakın Bir Savaş Tehlikesi Tehdidine Maruz Görmesi Durumu	100
4.2.3. Uçaklar	102
4.2.4. Boğazlar Komisyonu'nun Kaldırılması	103
5. MONTRÖ SÖZLEŞMESİ UYGULAMALARI	105
5.1. Boğazlarda Meydana Gelen Kazalar	107
5.2. Türk Boğazları Yoluyla Taşınan Tehlikeli Yük Miktarındaki Aşırı Artış	113
5.3. Geçiş Yapan Gemilerin Boy ve Tonajlarındaki Aşırı Artış	119

5.4. Türkiye'nin Boğazlar Bölgesi'ni Askerileştirmesi ve Boğazönü Adaları.....	123
5.5. KİEV, AMİRAL KUZNETSOV ve VARYAG'ın Boğazlardan Geçiş.....	128
5.6. SSCB ve Yugoslavya'nın Dağılması.....	135
5.6.1. Geçiş Koşulları.....	135
5.6.2. Karadeniz'deki Tonaj Durumu.....	136
5.6.3. Halefiyet (Ardıllık).....	138
5.7. NATO Çok Uluslu Deniz Kuvveti Unsurlarının Karadeniz'e Geçişleri.....	141
5.8. Rusya-Ukrayna Savaşı'ndan Sonra Ortaya Çıkan Mayın Tehdidi.....	143
5.8.1. Deniz Ulaştırması ve Deniz Ticareti ile Balıkçılık Faaliyetlerine Etkileri.....	150
5.8.2. Savaşın ve Mayınlamanın Deniz Sigortalarına Etkisi	152
5.8.3. Ukrayna'dan Yapılan Tahıl Nakliyatının Büyük Oranda Sekteye Uğraması.....	153
5.8.4. Mayın Karşı Tedbirleri Faaliyetleri.....	156
6. TÜRK BOĞAZLARI BÖLGESİ'NDE TÜRKİYE'NİN YETKİ VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ.....	159
6.1. Montrö Sözleşmesi'nin 2'nci Maddesinin Oluşum Aşaması ve Türkiye'nin Saklı Tutulan Yetkileri	160
6.2. Türkiye'nin Düzenleyici İşlem (Tüzük/Yönetmelik) Yapma Yetkisi.....	164
6.3. Türkiye'nin Geçiş Düzenleme Yetkisi	167
6.3.1. Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri	168
6.3.2. Serbest Pratika Almaksızın 168 Saatlik Bekleme Süresi	170
6.4. Uğraksız (Durmaksızın) Geçiş	173

7. TÜRK BOĞAZLARI VE KARADENİZ’İN HUKUKİ STATÜSÜNDE OLABİLECEK DEĞİŞİKLİKLER.....	178
7.1. Montrö Sözleşmesi’nin Bir veya Birkaç Hükümünün Değiştirilmesi.....	179
7.2. Montrö Sözleşmesi’nin Sona Erdirilmesi.....	181
7.2.1. Yeni Bir Sözleşme Yapılması.....	182
7.2.2. Yeni Bir Sözleşme Yapılamaması.....	186
7.3. Montrö Sözleşmesi’nin Türk Boğazları ve Karadeniz Güvenliğine Etkileri.....	189
7.3.1. Savaş Gemilerinin Geçişlerine İlişkin Sınırlamalar.....	190
7.3.2. Ticaret Gemilerinin Geçişlerine İlişkin Sınırlamalar ve Serbestiler.....	191
7.3.3. Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetlerinin İsteğe Bağlı Olması.....	193
7.4. Değerlendirme.....	196
SONUÇLAR.....	198
BİBLİYOGRAFYA.....	215
EKLER	
EK-1 KIYI EMNİYETİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜNÜN 12/02/2025 TARİHLİ ve 328628 SAYILI YAZISI.....	225
EK-2 İSTANBUL BOĞAZI GEMİ GEÇİŞ İSTATİSTİKLERİ.....	226
EK-3 ÇANAKKALE BOĞAZI GEMİ GEÇİŞ İSTATİSTİKLERİ.....	228
EK-4 İKİLİ ANDLAŞMALARLA DÜZENLEME DEVRESİNDE AKDEDİLEN ANDLAŞMALARIN GEÇİŞE İLİŞKİN HÜKÜMLERİ	230
EK-5 ÇOK TARAFLI ANDLAŞMALARLA DÜZENLEME DEVRESİNDE AKDEDİLEN ANDLAŞMALARIN GEÇİŞE İLİŞKİN HÜKÜMLERİ.....	233

SUNUŞ

Sayın Ali KURUMAHMUT tarafından yazılan ve 2006 yılında vakfımız tarafından basılan “**Montrö Sözleşmesi Türk Boğazları ve Karadeniz**” isimli kitap kısa sürede bitti. Ancak kitabın yol göstericiliği ve önemi devam ediyor. Çünkü son dönemde Karadeniz’de ve Akdeniz’de yeni gelişmeler oldu, savaşlar başladı ve hala devam ediyor. Bu savaşların sadece kara değil deniz boyutları da var.

Karadeniz’de devam eden savaştan sonra yeni jeopolitik gelişmelerin ve dengelerin oluşması kaçınılmazdır. Savaş sırasında Montrö Sözleşmesi nedeniyle Karadeniz’e sınırlı olarak girebilen yabancı donanmalar, girdiklerinde sınırlı sürede kalabilmeleri ve belli bir tonajın üstüne çıkamamaları nedeniyle Tuna Nehri üzerinden Karadeniz’e güç kaydırma çabalarına girmişlerdir. Diğer yandan, savaş bitince emperyal güçlerin Karadeniz’deki savaşı derinden etkileyen ve anahtarı Türkiye’de olan Boğazların ve Karadeniz’in güvenliğini sağlayan Montrö Sözleşmesi’ni sorgulamaları da ihtimal dahilindedir. Dolayısıyla, Türk Boğazları’nın önemi tarih boyunca olduğu gibi savaş bitince ve gelecekte de devam edecektir.

Bütün bu sayılan sebeplerden dolayı geniş kitlelere konu hakkında doğru bilgi vermek, yol göstermek, farkındalık yaratmak ve toplumumuzu bilgilendirmek büyük önem taşımaktadır. Boğazlar Türk ulusunun sadece bir güvenlik alanı değil bağımsızlığının da bir nişanesidir. Bu haliyle kitap Montrö Sözleşmesi’ni, Türk Boğazları’nı ve Karadeniz’i başta güvenlik ve deniz ulaştırması zaviyesinden yüzyıllarca devam eden jeopolitik bir satrancı inceliyor.

Türk Boğazları'nın ebediyete kadar sahibi ve banisi olacak olan Türkiye Cumhuriyeti'nin kıymetli evlatları bu bölgedeki olası değişiklikleri takip etmek, tedbirler önermek, entelektüel birikimini toplumumuza aktarmakla da yükümlüdür. Hiçbir sözleşmenin sonsuza dek devam etmeyeceği gerçeğinden hareket ederek ufkun ötesini görmek, değişimleri yorumlamak ve Türk Milleti'nin bu coğrafyadaki kadim haklarını korumak zorundayız.

İşte tam da bu noktada; Sayın Ali KURUMAHMUT, uzun yılların birikimi, tecrübesi ve titiz çalışması ile akademik, askeri, bürokratik, hukuk nosyonu ve konuyu ele alış biçimiyle bizlere bu önemli eseri kazandırmaktadır. Eser kolaylıkla okunabilecek, en zor meseleleri bile ele alış tarzı ve çözüm şekilleriyle kolayca anlaşılacak bir niteliktedir.

Kendisine Türk Deniz Araştırmaları Vakfı adına minnettarım. Ülkeler yetiştirdikleri aydınlar ve düşünürleriyle nefes alırlar.

Tabi ki her zaman son sözü Büyük Türk Milleti'nin değerli okuyucularına ve tarihe bırakıyorum.

Prof. Dr. Bayram ÖZTÜRK
Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Başkanı

ÖNSÖZ

II. Dünya Savaşı'ndan sonra Montrö Sözleşmesi'ni uluslararası ve ulusal kamuoyunun gündeminde tutan önemli gelişmeler ve olaylardan son ikisi, Rusya-Ukrayna Savaşı ve Kanal İstanbul Projesi olmuştur. Benzer gelişmeler ve olayların Montrö'yü tartışma zemininde tutmaya devam edeceği anlaşılmaktadır. Montrö'yü anlamaya ve anlatmaya her zamankinden daha fazla ihtiyacımız olduğunu öncelikle ifade etmek isterim. Harp gemilerinin Karadeniz'de sınırlı kalış süreleri başta olmak üzere sınıfları ve tonajlarına ilişkin Karadeniz'in açık deniz alanlarında istisnai uygulama niteliğinde zımni veya örtülü talepler ile yeni bir düzenleme getirilmesine yönelik ***ABD merkezli ve güdümlü çalışmalar***, Sözleşme'nin masaya yatırılması ile sonuçlanabilecek gayretler olarak değerlendirilebilir. Böyle bir durum, bölgesel ve küresel istikrarsızlık ve belirsizliklerle birlikte Karadeniz'in statüsünde ciddi değişiklikler yaşanmasına da sebep olabilir. Bununla birlikte, tek kıyıdaş devlet olarak Boğazların maliki ve egemen gücü olan Türkiye'nin uluslararası hukuk temelinde Montrö Sözleşmesi ile teyit ve tescil edilmiş olan egemenlik hakları ile 89 yıllık hukuki pozisyonundan, güvenlik kazanımlarından ve siyasi duruşundan geri adım atması, egemenliğinden taviz vermesi kuşkusuz hiçbir zaman beklenmemelidir ve beklenemez.

Lozan Barış Andlaşması'ndan sonra Türkiye'nin en önemli ikinci siyasal belgesi olarak kabul edilen Montrö Sözleşmesi, XX. yüzyılın da önemli siyasal andlaşmalarından biri, bir istikrar ve denge belgesi olarak kabul edilmektedir. Sözleşme, 20 yıllık başlangıç yürürlük süresinin dolduğu 9 Kasım 1956'dan günümüze kadar, 69 yıldır hiçbir değişikliğe uğramadan Türkiye'nin gözetiminde yürürlükte kalabilmiştir. Montrö Sözleşmesi, Boğazlar Bölgesi'nden gemilerin **uğraksız (durmaksızın)** geçişlerine ilişkin teknik ayrıntılara yer verirken, Türk Boğazları ve Karadeniz'in güvenliğine hizmet etmektedir. Sözleşme, Türk Boğazları Bölgesi'nde Türkiye'nin egemenliği ile güvenliği için tertip ve tedbir alma hakkını ciddi düzeyde sınırlandırmış olan Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ni ortadan kaldırmış; Türkiye'nin egemenliğini teyit ve tescil etmiştir.

Asya ve Avrupa kıtalarını coğrafi olarak ayırmasına rağmen siyasi olarak birbirine bağlayan Türk Boğazları, Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin tek açık deniz giriş-çıkış kapısıdır. Türk Boğazları'nda seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliğinin temin ve idamesi; Türkiye ve Karadeniz'e kıyısı bulunan diğer devletlerle birlikte, dünya deniz ulaştırması ve deniz ticareti için de önem arz etmektedir. Boğazlar yoluyla taşınan ham petrol ve petrol türevleri ile diğer tehlikeli yük miktarındaki aşırı artış, Türk Boğazları'nı bir taraftan kuzey-güney enerji koridoruna dönüştürürken, başta insan hayatı olmak

üzere deniz ve çevre güvenliğini ciddi düzeyde etkileyebilecek risk faktörlerini de önemli ölçüde artırmaktadır.

2006 yılında yayınlanmış olan kitabımızı **“Montrö Sözleşmesi Türk Boğazları ve Karadeniz”** adı ile hizmete sunmuştuk. **Genişletilmiş baskı** olarak hizmete sunduğumuz, büyük ölçüde yenilediğimiz ve güncelleştirdiğimiz elinizdeki kitabın, Montrö’nün güvenlik boyutunu daha fazla inceleyen ve irdeleyen bir çalışma olması nedeniyle adında küçük bir değişikliğe giderek **“Montrö Sözleşmesi Türk Boğazları ve Karadeniz Güvenliği”** adının kullanılmasının daha uygun olacağını değerlendirdik. Bu noktadan hareketle elinizdeki kitabın “... Montrö Sözleşmesi’ni günümüzde ve gelecekte de ayakta tutacak olan **uluslararası güvenlik stratejileri ... olacaktır. Montrö Sözleşmesi Karadeniz güvenliği için, Karadeniz’in güvenliği de Montrö Sözleşmesi’nin bekası için önem arz etmeye devam edecektir.**” ifadeleri ile sonuçlanmış olması tesadüf olmasa gerek. Montrö Sözleşmesi ve bu çerçevede Türk Boğazları ile Karadeniz’in güvenliğini analiz ederek geleceğe ilişkin politik, stratejik ve hukuki değerlendirmeler yapmaya çalıştığım bu kitabın; başta Karadeniz olmak üzere Türkiye’nin yakın deniz havzası, Kafkaslar ve Orta Doğu’daki son gelişmeler ile yaşanması muhtemel olan ve yaşanan bölgesel ve küresel gerginlik, kriz, çatışma ve savaşların aydınlatılmasına katkı sağlayabileceğini ümit ve temenni ediyorum.

2006 yılındaki kitabın ilk baskısı ile genişletilmiş baskıyı hazırlamamda da beni teşvik eden, emeği ve katkısı büyük olan, kitabın editörlüğünü ve raportörlüğünü de yapan Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Başkanı **Prof. Dr. Bayram Öztürk**'e en kalbi teşekkürlerimi sunuyorum. İstatistiksel veriler ile gemi geçişlerine ilişkin gizlilik dereceli olmayan uygulamaya ilişkin diğer bilgileri resmî şekilde paylaşan ve belgeye dayanan bilgi zemininde çalışma yapmamda önemli katkıları olan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Kıyı Emniyeti Genel Müdürü **Mustafa Bankaoğlu**'na; “*Rusya-Ukrayna Savaşı’ndan Sonra Ortaya Çıkan Mayın Tehdidi*” konulu uzmanlık çalışmasıyla katkı sağlayan **Emekli Deniz Kurmay Kıdemli Albay İsmail Hakkı Ataseven**'e; doktora çalışmaları ve yoğun eğitim faaliyetlerine rağmen yardımlarını esirgemeyen **Hamdi Taha Sar** ile 2012 yılından beri yaptığı araştırmalar ve hukuki yardımlarıyla bana güç veren **Avukat Enes Safa Sar**'a; fahri asistanım olarak çalışarak idari ve teknik yardımlarıyla çalışmalarımı kolaylaştıran **Abdurrahman Yeşilsu**'ya teşekkür ediyorum.

Her zaman yanımda olup teşvik, destek ve katkılarıyla bu eserin ortaya çıkmasında da üzerimde emekleri büyük ve anlamlı olan **Avukat Yaşar Demirci**'ye ve **Ahmet Selçuk Sert**'e ayrıca ve özel olarak teşekkür ediyorum.

ALİ KURUMAHMUT

KISALTMALAR DİZİNİ

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
a. g. e.	Adı geçen eser
a. g. m.	Adı geçen makale
AJIL	American Journal of International Law
B	Bası/baskı
BM	Birleşmiş Milletler
BMDHS	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
BOA	Başbakanlık Osmanlı Arşivi
bkz.	Bakınız
C	Cilt
cm	Santimetre
Dz. K. K.	Deniz Kuvvetleri Komutanlığı
HR. SYS.	Hariciye Nezareti Siyasi Kısım Evrakı
ICAO	International Civil Aviation Organization (Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı)
ICJ Reports	International Court of Justice (Uluslararası Adalet Divanı) Reports of Judgements Advisory Options and Orders
ILM	International Legal Materials
IMO	International Maritime Organization (Uluslararası Denizcilik Örgütü)
KBBS	Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi

km	Kilometre
LNTS	League of Nations Treaty Series
m	Metre
md.	Madde
NATO	North Atlantic Treaty Organization (Kuzey Atlantik Andlaşması Teşkilâtı)
nr.	Numara
p	Page (Sayfa)
RF	Rusya Federasyonu
RG	Resmî Gazete
S	Sayı
s	Sayfa
SHOD	Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi
SSCB	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği
supp.	Supplement
T.C.	Türkiye Cumhuriyeti
UAD	Uluslararası Adalet Divanı
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
UNTS	United Nations Treaty Series
US	United States
Vol.	Volume
yay.	Yayına hazırlayan

ABSTRACT

Key words: Montreux Convention, Turkish Straits, Black Sea, passage regime, security

The legal and political architecture of the Montreux Convention is built upon two fundamental pillars: The principle of freedom of passage and navigation, and the security of Türkiye and the Black Sea littoral states. While the Convention regulates the uninterrupted (non-stop) passage of ships through the Turkish Straits, it aims to serve Türkiye's security within the Straits region, its sovereign territory, and in the Black Sea, the security of Türkiye alongside the other littoral states. The concept of transit passage, which entered international legal terminology for the first time at 1982 with the UNCLOS, should not be understood or interpreted under the Montreux Convention and its practices as having a broader and more general meaning than uninterrupted passage.

The Turkish Straits, when considered within the historical evolution of the passage regime prevailing therein, as well as within their geographic position, physical formation and sui generis characteristics do not form an international strait system. The Strait of Istanbul, the Sea of Marmara and the Strait of Çanakkale are regarded under relevant international conventions as a single navigation route due to their overall nature that connects two open seas, namely the Aegean and the Black Seas.

In order to sail between the two seas, it takes a 164-nautical mile navigation through the Straits of Istanbul and Çanakkale, both of which qualify as national straits when taken separately, and the Sea of Marmara, which is an internal sea.

In 1938, the number of ships passing through the Strait of Istanbul was approximately 4.500, and the total amount of cargo carried by these ships was around 7.500.000 tons, whereas in 2024, the number of ships passing through was 41.363. In 2024, the number of tankers passing through was 9.669, and the amount of hazardous cargo transported reached 182.277.000 metric tons. While the physical structure of the Strait of Istanbul and its geomorphological, hydrological, and meteorological characteristics and conditions remained unchanged, the number of ships passing through increased ninefold despite the significant increase in their size and tonnage. In 2024, through the Strait of Istanbul, a ship passed every 12-13 minutes, a ship carrying hazardous cargo passed every 52 minutes, and a tanker passed every 54 minutes. The Strait of Istanbul has reached its capacity, and with the developments in maritime trade, it is unable to meet the medium- and long-term expectations of regional and global sea transportation; safety and security risks continue to increase day by day, despite all the measures taken. According to ship transit statistics for the years 2004-2008 and 2020-2024, although the number of ships passing through the Strait of Istanbul

decreased by approximately 30%, the total amount of cargo carried increased by 29%. The sizes and tonnages of the passing ships have significantly increased (There was a 38% increase in ships ranging from 150-200 meters, a 26% increase in ships ranging from 200-250 meters, and a 33% increase in ships larger than 250 meters. In contrast, there has been a 46% decrease in ships smaller than 150 meters), and the scale of danger has grown considerably. In terms of the total hazardous cargo transported through the ***Strait of Istanbul***, the annual average for the years 2020-2024 has increased by 4% compared to the annual average for the years 2004-2008, while the increase in hazardous cargo transported by tankers has been 7%, and 96.5% of the total hazardous cargo was transported by tankers.

Over the past 21 years (2004-2024), there has been a significant increase in the size and tonnage of vessels passing through the Strait of İstanbul and the Strait of Çanakkale, far exceeding the decrease in the number of transiting vessels. Based on the aggregate rate of change compared to the previous year, while the number of vessels passing through the Strait of İstanbul decreased by 25,7% and through the Strait of Çanakkale by 4,7% over the 21-year period, the tonnage of vessels increased by 42% in the Strait of İstanbul and by 60% in the Strait of Çanakkale.

Over the years, there have been many serious accidents at the Turkish Straits, particularly within the Strait of Istanbul and

its approach waters, resulting in serious marine and environmental pollution. Such accidents have caused deaths and bodily injuries, damage to the historic waterside mansions and cultural property, serious damage to ecology, threats to underwater resources and marine life, and disruption or suspension of maritime traffic. The supertanker accidents that caused ecological catastrophes in various parts of the world in recent years represent a potential threat to the Turkish Straits with the added risk of social chaos.

The general passage regime through international straits is basically built on the freedom of navigation. The first major case concerning the passage through straits, which form part of the coastal state's territorial sea and used for international navigation, connecting two high seas, was held by the International Court of Justice at the Corfu Channel Case. The Court decided in this case that warships had the right to pass through straits used for international navigation in time of peace without prior permission of the coastal state, provided that the passage was innocent. This principle, accepted as a customary rule of international law by the Court, has been included in the Geneva Convention on the Territorial Sea and Contiguous Zone of 1958. In this Convention, the innocent passage regime both over the territorial sea and through straits has been subjected to the same rules without any distinction between commercial vessels and warships, with one

exception. The sole distinction was that the use of the right of innocent passage through straits, unlike other parts of territorial seas, could not be suspended.

The United Nations Convention on the Law of the Sea puts forward different rules from the Geneva Convention with respect to the conditions on the use of the right of passage. The transit regime being the rule, there are two diverging instances within the Convention on the Law of the Sea for two different types of international straits. In the first instance, straits connecting one part of the high seas or exclusive economic zone with another part of the high seas or exclusive economic zone are at issue, and such straits are subject to the transit regime with one exception. This exception is the instance where the strait is formed by an island of a State bordering the strait and its mainland, in which case the transit passage does not apply if there exists seaward of the island a route through the high seas or through an exclusive economic zone of similar convenience. The second instance is the application of innocent passage regime in straits connecting the territorial sea of a coastal state and a part of high sea or another state's exclusive economic zone.

Those straits whose legal status has not been determined by a special agreement and used for international navigation are covered by transit regime, when they are part of territorial sea of the coastal state or states. Transit passage through such straits

includes navigation on the surface, submerged navigation, as well as right to overflight. In other words, contrary to the navigation-on-the-surface requirement in innocent passage, transiting submarines and other submerged vessels may navigate underwater in transit passage. Moreover, aircraft have the right to transit passage.

The fundamental principle of free and continuous conduct of international maritime transportation in straits used for international navigation has further limited the rights of coastal states, even more than the restrictions on the rights of coastal states over innocent passage in their respective territorial seas. Consequently, the transit regime stands out as a more free passage regime than innocent passage. A coastal state may suspend or stop the navigation of a vessel to prevent a non-innocent passage over its territorial sea, in accordance with the rules of the United Nations Convention on the Law of the Sea, or it may take certain measures provided by its domestic legislation. However, coastal states do not have the right to suspend or stop the transit passage.

The Lausanne Convention on Straits, which regulated navigation between the Black Sea and the Aegean and Mediterranean Seas, as well as the legal status of the Black Sea, provided for the freedom of navigation both at sea and in the air. Although the regime of Lausanne did not envision any restriction on passage through straits, it did set forth certain limitations on

warships concerning their tonnage in the Black Sea. Because Lausanne Convention on Straits called for the demilitarization of the Straits zone and no military deployment was permitted therein, the sovereign rights of Türkiye were restricted over the Turkish Straits, Türkiye was deprived of the right to take measures for its defense and security, and furthermore there were serious gaps left regarding the Russian security in the Black Sea.

The Montreux Convention on Straits today regulates the legal status of the Turkish Straits and the Black Sea. It was signed between the former USSR, the former Yugoslavia, Romania, Bulgaria, Türkiye, Greece, France, the United Kingdom, and Japan on July 20, 1936, and entered into force on November 9, 1936. The 89-year-old Convention has now been covering the longest period of existence for any accord since 184 years from 1841, when the navigation through the Turkish Straits was for the first time regulated through a multilateral convention. The Montreux Convention on Straits has been open for accession to all states that have signed Lausanne Peace Treaty of 1923. While Italy made use of this right and acceded to the Convention on May 2, 1938, Japan made a notification on September 8, 1951 to the effect that it renounced all rights and obligations it possessed as a state party to the Convention. Following the dissolution of the former USSR and Yugoslavia, and after the Russian Federation and Ukraine have become parties to the Convention, the current

list of states parties to the Convention includes Türkiye, the Russian Federation, Ukraine, Romania, Bulgaria, Greece, Italy, France and the United Kingdom.

The Montreux Convention on Straits has terminated the restrictions provided for by the Lausanne Convention, and reconfirmed the sovereign rights of Türkiye. The Convention has put forward class and tonnage limitations for warships that would navigate through Straits in time of peace, and called for notification prior to the passage. While the Convention has provided for restrictions on the class, tonnage, and duration of stay in the Black Sea for warships of non-Black Sea states, it does not allow any access of submarines or aircraft carrier of non-littoral states. Likewise, it does not allow the passage of aircraft carrier of the Black Seas states, however the navigation of their submarines is permitted in exceptional circumstances and on the condition that they navigate on the surface during daytime and not escorted by another vessel. Türkiye has retained the right to determine and regulate the passage through Straits at its own discretion in time of war when Türkiye is belligerent or when Türkiye considers itself to be threatened with imminent danger of war. In this case, Türkiye may close the Straits to the warships of all states, or it may allow the passage of warships of certain states only. In time of war when Türkiye is neutral, the Straits are to be closed to the warships of all belligerent states. Those provisions

of the Convention concerning the time of the war when Türkiye is neutral and when it is belligerent were applied during World War II. The principle of the freedom of navigation has been fundamentally restricted by the Montreux regime as far as warships and aircraft are concerned.

The Montreux Convention on Straits, which regulates navigation through a sea zone consisting of two national straits and an internal water, harmonizes the powers of Türkiye as the sovereign state in the Straits on the one hand, and establishes rights and obligations for Türkiye, the littoral states of the Black Sea and all other user states on the other hand. Hence, the Convention is both a legal and a political document. The powers of Türkiye constitute the rule, whereas limitations to these powers are exceptions within the framework of this Convention.

Being among one of the most important accords of the twentieth century and having been in force for 89 years, the Montreux Convention on Straits has made significant contributions to the NATO defense in the Mediterranean throughout the cold war era. The former USSR, taking into account the increase of the upper limit of non-Black Sea naval forces to a total of 45.000 tons at any given time and considering the naval forces that Türkiye may have as a NATO member, was able to keep its Black Sea force at the level of 105.000 tons, which was a limited figure vis-à-vis the Mediterranean. Moreover, the

Soviet Union was able to send submarines and surface vessels that could be classified as aircraft carrier to the Mediterranean only within the limits set forth in the Montreux Convention and subject to the principle of transparency. In connection with the ban brought forward by the Convention on aircraft carrier, the Soviet Union had difficulty in accepting the concept of aircraft carrier as understood within the western standards.

Within the limitations of the Montreux Convention and according to the data on tonnage as of January 1, 2006, non-Black Sea states may maintain up to a maximum total naval force of 43.500 tons, consisting of light surface vessels, minor war vessels and auxiliary vessels in the Black Sea. Any individual non-Black Sea state may keep a total of 29.000 tons of naval force which is two thirds of the aforementioned figure, and the presence of such force in the Black Sea may not exceed 21 days. It seems evident that, with such a limited force, any non-littoral state which may have political and military designs regarding the Black Sea may not carry out its intended operations at a level it would otherwise perform.

For any non-littoral state, which may aim at maintaining a sufficient level of naval force in the Black Sea without any limitations on class, tonnage or duration of stay, and which wants to utilize the rights and freedoms over the high seas in the Black Sea, the Montreux Convention remains an impediment. Although

any one of the state's parties to the Convention has the option to terminate it since November 9, 1956, none of them has so far initiated the process to that effect. Furthermore, any one of the state's parties to the Convention may propose an amendment to one or more provisions of the Convention at the end of every five-year period starting with its entry into force. So far, this process has not been initiated either.

The Montreux Convention on Straits, maintaining the security of the Turkish Strait as well as the Black Sea as a whole, is a fundamental document of stability of the twentieth century. Should the Convention be terminated and no new convention be agreed upon, a situation of instability and uncertainty may break out, affecting Türkiye, the littoral states of the Black Sea and all user states. In this case, Türkiye, as the sole state having sovereignty over the Turkish Straits which consists of two national straits and an internal sea, shall continue to retain law enforcement and jurisdictional powers, the power to require that the passage be innocent, and the power to regulate the passage itself. Türkiye will be able to regulate the modalities of the passage and transportation within the framework of the general principles contained in Article 23 of Lausanne Peace Treaty and Article I of the Montreux Convention on Straits. However, any regulation concerning the high sea areas of the Black Sea will remain outside of the scope of powers of Türkiye.

GİRİŞ

Dünya yüzeyinin yaklaşık %71'i okyanuslar, denizler ve göllerle kaplıdır. Denizler ve okyanuslar, geniş kapasiteli ulaştırma imkânları, sunduğu çok zengin besin kaynakları, petrolü ve doğalgazı, diğer doğal kaynakları yanında alternatif enerji kaynakları ile insanlığın vazgeçilmez hayat alanını ve ekonomik mücadele zeminini oluşturmaktadır. Karasal alanların yaklaşık 2,5 katı büyüklüğünde bir satıh alanına sahip olan denizler ve okyanuslar üzerinde devletler, karasal kaynaklardaki azalma ve yetersizliklerin de etkisiyle zamanımızda daha fazla gayret göstermektedirler. Günümüzde gelişmiş denizci devletler, bitişik bölge, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge kavramlarının, diğer bir ifade ile deniz yetki alanlarının ekonomik, hukuki ve siyasi kazanımlarını ve garantilerini yeterli görmemekte; geniş okyanus alanlarında kıta sahanlığı tanımını kapsamında ifade edilen 350 deniz milinin veya 2.500 metre eş derinlik eğrilerinden itibaren 100 deniz milinin *ötesindeki deniz yatağının ve toprak altının* paylaşımı mücadelesini sürdürmektedirler. Bu mücadele neticesinde denizler ve okyanuslar, belki de sınırlandırılmış ulaştırma ve uçuş serbestisi dışında, insanlığın ortak malı olma hüviyetini kaybedecek; ekonomik zenginlikleri ile nimet ve bereketini, faydalanmasını bilen ve işletebilen gelişmiş denizci devletlere sunacaktır.

Montreux¹ Sözleşmesi, Karadeniz ile Ege Denizi ve Akdeniz arasında, İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı yoluyla gerçekleştirilen deniz ulaştırmasını, Türkiye'nin güvenliği ve Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin bu denizdeki güvenlikleri çerçevesinde koruyacak şekilde düzenlemek amacıyla hazırlanmıştır. Sözleşme, iki ulusal boğaz ve bir iç denizden oluşan Türk Boğazları Bölgesi'nde deniz ulaştırması amacıyla kullanılan ve ileride ilgili bölümde kapsamlı bir şekilde tanımlanacak olan toplam 164 millik su yolundan **uğraksız (durmaksızın)** gemi geçişleri ile Türk Boğazları ve Karadeniz'in güvenliğini düzenlemektedir.

22 Haziran 1936 Pazartesi günü başlayan Montrö Boğazlar Konferansı'nda Deniz Kurmay Yüzbaşı rütbesi ile Türk Delegasyonunda yer alan, Türkiye Cumhuriyeti'nin Altıncı Cumhurbaşkanı Merhum Oramiral Fahri Korutürk'ün “*Osmanlı Devleti'nin ve onun denizcilik gücünün zayıflamasına paralel olarak ya başlı başına veya Orta Doğu'daki gelişmelere bağlı olarak bir Boğazlar meselesi, bir Karadeniz-Akdeniz hâkimiyet meselesi, önemli bir sorun olarak ortaya çıkmıştır. Fakat değişmeyen gerçek şudur ki; Boğazlara sahip olan Osmanlı Devleti ve Türkiye Cumhuriyeti'nin bölgesel ve küresel silahlı anlaşmazlıkların sonucu üzerine etkisi daima büyük olmuştur. (...) Savaş süresince (II. Dünya Savaşı) Türkiye, Montrö*

¹ Kitapta bundan sonra “Montrö” olarak ifade edilecektir.

Boğazlar Sözleşmesi’ni sadakatle koruyarak uygulamak suretiyle silahlı çarpışmaları bu bölgeden uzak tutabilmiş ve savaşanlara, sonuna kadar Boğazlara sahip olmanın değerini hissettirmiştir².” sözleri, geçmişte olduğu gibi günümüzde anlam ve önemini korumaya devam etmekte olup gelecekte de kuvvetle muhtemel korumaya devam edecektir.

Konferansın birinci oturumunda söz alan temsilci heyetleri başkanlarından Romanya Dışişleri Bakanı N. Titulesco; açık denize tek çıkış olanaklarının Karadeniz ve Boğazlar yoluyla olduğunu belirttikten sonra, Boğazları *“Türkiye’nin yüreği Romanya’nın ciğeri”* olarak ifade etmiştir. Dağılan SSCB Dışişleri Halk Komiseri Maxime Litvinoff ise Boğazlar için; *“SSCB’yi yalnız dış dünyaya bağlayan değil, aynı zamanda ülkenin çeşitli parçalarını da birbirlerine bağlayan bir can damarı niteliğindedir³.*” ifadelerini kullanmıştır. Türk Boğazları, Karadeniz’e kıyısı bulunan devletlerin yanında, Tuna-Ren su yolunu saymazsak, Karadeniz havzası devletlerinin de tek açık deniz giriş-çıkış kapısıdır. Bu stratejik kapının maliki ve egemen gücü Türkiye’dir. Türk Boğazları’nın güvenliği; *Türkiye’nin yanı sıra Karadeniz’e kıyıdaş diğer devletler, dünya deniz ulaştırması ve deniz ticareti* için önem arz etmektedir.

² Fahri S. Korutürk, “Sunuş”, Seha L. Meray-Osman Olcay, *Montreux Boğazlar Konferansı-Tutanaklar Belgeler*, Ankara 1976, s VII.

³ Seha L. Meray-Osman Olcay, *Montreux Boğazlar Konferansı-Tutanaklar Belgeler*, Ankara 1976, s 26, 30.

Ana hatlarıyla tanıtmak ve özetlemek istersek, Türk Boğazları ve Karadeniz'in hukuki ve siyasi statüsünü düzenleyen Montrö Sözleşmesi;

- 20 Temmuz 1936'da imzalanmış ve 9 Kasım 1936'da yürürlüğe girmiştir⁴.
- Başlangıç yürürlük süresi 20 yıl olarak belirlenmiş olup bu süre 9 Kasım 1956'da sona ermiştir.
- Lozan Barış Andlaşması'ndan sonra Türkiye'nin en önemli ikinci siyasal belgesi olarak kabul edilmektedir.
- XX. yüzyılın önemli siyasal andlaşmalarından biri, bir istikrar ve denge belgesidir.
- Yürürlükten kaldırılmasını ve değiştirilmesini düzenleyen şekil şartları çok müsait olmasına rağmen, 9 Kasım 1956'dan günümüze kadar hiçbir değişikliğe uğramadan Türkiye'nin gözetiminde yürürlükte kalabilmiştir⁵.

⁴ **Montrö Sözleşmesi**, İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı'nın kıyıları ile her iki boğazın kıyılarından itibaren içeriye doğru yaklaşık 15-20 km'lik tanımlı bir bölgeyi ve İmralı Adası hariç Marmara Denizi'ndeki bütün adalar ile Boğazönü Adaları üzerinde Türkiye'nin egemenliğini kısıtlayan Lozan Boğazlar Sözleşmesi hükümlerini ortadan kaldırmış; Sözleşme'ye ek Protokol'ün 1'inci maddesine göre Türkiye, bahse konu bölgeyi yeniden askerileştirebilmiş, **bu rejim Sözleşme'nin imza tarihi olan 20 Temmuz 1936'da yürürlüğe girmiştir**.

⁵ Fesih sürecine açık bir Sözleşme olmasına, beşer yıllık periyotlarla bir ya da birkaç hükmünün değiştirilebilmesine de açık bulunmasına rağmen; yürürlüğe girdiği 9 Kasım 1936'dan günümüze kadar geçen 89

- Fesih sürecine açık bir sözleşme olan Montrö'nün fesih prosedürünün işletilmesi ve yeni bir sözleşme yapılamaması durumunda; Sözleşme'nin 1'inci maddesinin birinci fıkrasında teyit ve kabul edilen ***Boğazlarda denizden geçiş ve ulaşım serbestisi prensibinin***, Sözleşme'nin 28'inci maddesinin ikinci fıkrası hükmünce ***sonsuz bir süresi olacağı*** kabul edilmiştir.

Montrö Sözleşmesi, Boğazlar Bölgesi'nde Türkiye'nin egemenliğini kısıtlayan ve Türkiye aleyhine ciddi güvenlik zafiyeti meydana getiren Lozan Barış Andlaşması'nın eki ve ayrılmaz parçası olan Boğazların Tâbi Olacağı Usule Dair Mukavelename'nin (Lozan Boğazlar Sözleşmesi) yerine konulmak üzere yapılmıştır. Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin gemi geçişleri ve hava ulaşımıyla ilgili olumsuz hükümleri yanında Türkiye'nin güvenliği için tertip ve tedbir almasını sınırlandıran hükümleri de Montrö Sözleşmesi ile kaldırılmıştır.

Yirmi dokuz madde, dört lahika ve bir protokolden oluşan Montrö Sözleşmesi'nin ve bu kapsamda Türk Boğazları ve Karadeniz güvenliğinin sağlıklı analiz edilebilmesi, geleceğe yönelik politik, stratejik ve hukuki değerlendirmeler yapılabilmesi amacıyla; öncelikle irdelenmesi önem arz eden ve

yıllık sürede; noktasına ve virgülüne dokunulmadan, Türkiye'nin gözetiminde dimdik ayakta kalabilmiştir.

her biri ayrı bir inceleme konusu olan hususları aşağıdaki başlıklar altında sıralamanın doğru ve analitik bir yaklaşım olacağı kanaatindeyim.

- Kanal ve boğaz kavramları, Türk Boğazları'nın genel coğrafi konumu, fiziki yapısı, hidrografik ve oşinografik özellikleri ile *sui generis (kendine özgü)* özellikleri
- Tarihî gelişim içerisinde Türk Boğazları Bölgesi'nden geçişin tâbi olduğu kurallar ve Karadeniz'in statüsü
- Uluslararası deniz ulaştırması amacıyla kullanılan boğazlardan geçiş rejimleri
- Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Sözleşme'nin 89 yıllık uygulamaları
- Türk Boğazları Bölgesi'nde Türkiye'nin yetki ve yükümlülükleri
- Türk Boğazları ve Karadeniz'in hukuki statüsünde olabilecek değişiklikler

Coğrafi bir terim olarak boğaz, iki kara parçası arasında bulunan ve iki deniz kesimini birleştiren doğal ve dar su yoludur. Boğazların bu özelliği, onları insan yapımı olan kanallardan ayırır. Boğazlardan farklı olarak, *deniz ulaştırması amacıyla kullanılan kanallardan geçiş, aksine bir uluslararası düzenleme yoksa özel hukuksal rejimleri çerçevesinde ve kanala egemen olan devletin yetkilerine herhangi bir sınırlama getirmeden yapılabilmektedir.*

Tarihî süreç içerisindeki geçiş rejimleri ile birlikte coğrafi konumu, fiziki yapısı, hidrografik ve oşinografik özellikleri ile sui generis özellikleri çerçevesinde değeriendirildiğı zaman, Türk Boğazları'nın bir uluslararası boğaz olmadığı görülecektir. İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı; iki açık deniz olan Karadeniz ile Ege Denizi'ni birbirine bağlamaktadır. İstanbul Boğazı'nın açık denizin (Karadeniz) bir bölümü ile bir iç deniz olan Marmara Denizi arasında, Çanakkale Boğazı'nın ise Marmara Denizi ile açık denizin (Ege Denizi) bir bölümü arasında yer almasına rağmen; ilgili uluslararası düzenlemelerde Türk Boğazları, İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'nı kapsayan bir terim olarak kullanılmakta ve deniz ulaştırması amacıyla kullanılan tek bir su yolu olarak kabul edilmektedir. Tek başlarına değeriendirildikleri zaman ulusal boğaz niteliğinde olan İstanbul Boğazı'nda 17 mil, Çanakkale Boğazı'nda 37 mil ve Türkiye'nin mutlak egemenliğinde bir iç deniz olan Marmara'da 110 mil olmak üzere toplamda 164 millik bir mesafe kat edilerek, Karadeniz ile Ege Denizi arasında deniz ulaştırması idame edilebilmektedir.

Asya ile Avrupa kıtalarını coğrafi olarak ayırmasına rağmen siyasi olarak birbirine bağlayan Türk Boğazları, Rusya'nın Karadeniz'e inip Rus ticaret gemilerinin Boğazlardan serbest geçiş hakkı elde ettiğı 21 Temmuz 1774 tarihli Küçük Kaynarca Andlaşması'ndan günümüze kadar, 251 yıldır, zaman

zaman Türkiye'ye yöneltilen tehditlerin başlıca kaynağı gibi görünmesine rağmen, Türkiye'nin jeopolitik ve jeostratejik önemini artırıcı fonksiyonunu her zaman muhafaza etmiştir. Türk Boğazları'nın bahse konu önemi, Boğazlar üzerinde bitmeyen bir kavganın ve mücadelenin tarih boyunca sürmesine neden olurken, Boğazlar ve Karadeniz, ikili ve çok taraflı çok sayıda andlaşmaya konu olmuştur. Yaklaşık üç asır **Türk gölü** hüviyetinde kalan Karadeniz, Küçük Kaynarca Andlaşması ile 1774'te **Türk-Rus denizine** dönüşmüş, Edirne Andlaşması ile de 1829'da **uluslararası bir mahiyet** kazanmıştır.

Açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bir bölümü arasında yer alan, ***hukuki statüleri özel bir andlaşma ile düzenlenmemiş olan*** ve uluslararası seyrüsefer amacıyla kullanılan boğazlar, ***zararsız geçiş rejiminin uygulanacağı iki istisna dışında***, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde (BMDHS) transit geçiş rejimine tâbi boğazlar olarak tanımlanmıştır. Bu tür boğazlardan transit geçiş su sathından ve su altından (dalmış durumda) seyir ile boğazın üzerinden uçuş hakkını kapsar. Diğer bir ifade ile zararsız geçişin satıhtan yapılma mecburiyetinin aksine transit geçiş halindeki denizaltılar ve diğer su altı araçları dalmış durumda seyredebilirler. Ayrıca transit geçiş hakkından hava vasıtaları da yararlanırlar. ***İki ulusal boğaz ve bir iç denizden geçen su***

yolunun, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bir bölümü arasında yer alan ve transit geçiş rejimine tâbi kılınabilecek bir boğaz olamayacağı coğrafi ve hukuki bir realite olup her türlü tartışmanın dışındadır.

Tuna-Ren su yolunu saymazsak, Karadeniz'in tek giriş-çıkış kapısı olan ve yaklaşık 16 milyon insanın yaşadığı İstanbul şehrini⁶ ikiye ayıran İstanbul Boğazı'ndan; Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünün 2024 yılı verilerine göre her 12-13 dakikada bir gemi ve her 52 dakikada bir tehlikeli yük taşıyan gemi geçiş yapmıştır. İstanbul Boğazı'ndan 2024 yılında taşınan toplam tehlikeli yük miktarı 182.277.000 metrik tondur. Bahse konu istatistiki bilgilerden Çanakkale Boğazı'nda bu miktarın 206.984.000 metrik tona ulaştığını görmekteyiz. Türk Boğazları'nın fiziki yapısı değişmezken, geçiş yapan gemilerin boyutları ve tonajları ile taşınan tehlikeli yük miktarı her geçen yıl artmaktadır.

Coğrafi özellikleri ile Karadeniz, Akdeniz Havzası içerisinde yer alan kapalı bir denizdir. Akdeniz ise Asya, Avrupa ve Afrika kıtaları arasında sıkışmış yarı kapalı bir denizdir. Dünyadaki bütün denizler ve okyanuslar içerisinde Akdeniz

⁶ Türkiye İstatistik Kurumunun 2024 yılı nüfus verilerine göre İstanbul'un nüfusu 15.701.602 olarak belirlenmiştir (<https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Adrese-Dayali-Nufus-Kayit-Sistemi-Sonuclari-2024-53783>).

Havzası (Azak Denizi, Karadeniz, *Türk Boğazları Bölgesi*, Ege Denizi, İyon Denizi, Adriyatik Denizi ve Tiran Denizi dâhil) yaklaşık %1’lik bir satıh alanına sahiptir. Denizcilik sektöründeki konjektürel gelişmelere bağlı olarak yıldan yıla küçük değişiklikler göstermekle birlikte, dünya deniz ulaştırması pastasından Akdeniz Havzası’nın payı %25’in üzerinde gerçekleşmektedir. Dünya yüklerinin hacim olarak yaklaşık %85’i, petrol ve petrol türevlerinin ise yaklaşık %97’si deniz yoluyla taşınmaktadır. Dünya deniz taşımacılığının ve bu bağlamda petrol ve petrol ürünleri taşımacılığının önemli bir bölümü Akdeniz Havzası’nda yapılmaktadır⁷. Yapılan taşımacılıkta önemli bir paya sahip olan Karadeniz’e kıyıdaş altı devlet bulunmaktadır⁸. Kıyıdaş devletler arasında bu denizde en uzun kıyı şeridine sahip olan devlet Türkiye’dir. Karasuları genişliği bütün kıyıdaş devletler tarafından 12 mil olarak uygulanmaktadır. Kıyıdaş devletlerle yapılan anlaşmalarla Karadeniz’in yaklaşık yarısı Türkiye’nin karasuları, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgesi olarak; diğer bir ifade ile Türkiye’nin deniz egemenlik ve deniz yetki alanları olarak; güncel, medyatik ve kulağa hoş gelen bir denizci millet ifadesi ile

⁷ Ali Kurumahmut, *Deniz Hukuku ve Türkiye’nin Yakın Deniz Havzası Konferans Notları*, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ankara 2017, s 2, 3, 7.

⁸ Bu devletler Gürcistan, Rusya Federasyonu, Ukrayna, Romanya, Bulgaristan ve Türkiye’dir.

*mavi vatan*⁹ olarak tescil edilmiştir. Türk Boğazları, taşınan ham petrol ve petrol türevleri neticesinde kuzey-güney enerji koridoru haline gelmiştir.

Türk Boğazları'ndan uğraksız gemi geçişlerini düzenleyen Montrö Sözleşmesi'nde kılavuzluk ve römorkörcülük isteğe bağlıdır. Boğazlara egemen devlet olan Türkiye, geçişi düzenleme yetkisini kullanarak belirli tip ve sınıf gemiler için kılavuz kaptan ve römorkör alınmasını önemle tavsiye etmektedir. Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemiler için gemi trafik hizmetleri kapsamında verilmekte olan kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin esas amacı seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliğidir. Türkiye'nin ticari kaygılardan uzak kalarak yapmakta olduğu emniyet ve güvenlik merkezli geçiş uygulamalarının uluslararası toplum nezdinde kabul edilebilirliği her geçen gün artarak devam etmektedir. Kuşkusuz kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri verilirken Montrö Sözleşmesi'nin hukuki ve siyasi rejimini koruyarak lafzına ve ruhuna aykırı hareket etmemek, deniz ve çevre güvenliğine azami katkı sağlamak maksat ve niyetiyle hareket edilmelidir.

Montrö Sözleşmesi'nde barış zamanında savaş gemileri için öngörülen sınıf, tonaj ve süre sınırlamaları dışında, bütün

⁹ Bu kavram ilk kez 2006 yılında Emekli Tümamiral Ramazan Cem Gürdeniz tarafından kullanılmıştır.

gemiler Karadeniz’deki açık deniz serbestîlerinden deniz hukuku çerçevesinde istifade etmektedirler. Barış zamanında *sınıf, tonaj* ve *süre* sınırlaması olmaksızın yeterli güçte bir deniz kuvvetini Karadeniz’de bulundurmak ve Karadeniz’in açık deniz alanlarındaki serbestîlerden deniz hukuku çerçevesinde yararlanmak isteyen kıyıdaş olmayan bir devletin önündeki tek engel Montrö Sözleşmesi’dir.

Montrö Sözleşmesi, uluslararası deniz ulaştırmasının serbestliği ve sürekliliği genel ilkesiyle Türkiye’nin yetkileri arasında bir denge oluşturabilmiştir. Türk Boğazları ve Karadeniz’in güvenliğini düzenlemeyi amaç edinen Sözleşme, Boğazlardan geçişi ve gemilerin ulaşımını, Türkiye’nin güvenliği ve Karadeniz’e kıyıdaş devletlerin güvenliğine hizmet edecek şekilde düzenlemektedir. Montrö Sözleşmesi’ni dimdik ayakta tutan ağırlıklı olarak uluslararası güvenlik stratejileridir. Sözleşme, Türkiye ve Karadeniz’e kıyıdaş devletlerle birlikte Boğazları kullanan devletler için de hak ve yükümlülükler doğuran, hukuki olduğu kadar siyasi bir belgedir. Yürürlükten kaldırılması ve değiştirilmesini düzenleyen şekil şartlarının çok müsait olmasına ve bu istikamette söylem düzeyinde kalan çeşitli girişimlere, gayretlere ve yaşanan bazı olaylara rağmen, Montrö Sözleşmesi 89 yıldır Türkiye’nin gözetiminde titizlikle uygulanmaktadır. Sözleşme’nin bir şekilde masaya yatırılması, Türkiye ve Karadeniz’e kıyıdaş devletlerle birlikte Boğazları

kullanan diğer devletler, dünya deniz ulaştırması ve deniz ticareti için de istikrarsızlık ve belirsizliklere sebebiyet verebilecektir.

Bu çalışmada, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünün 2004-2024 yıllarını kapsayan ***İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı Gemi Geçiş İstatistikleri*** kullanılmıştır¹⁰. Resmî açılışı 30 Aralık 2003 tarihinde yapılan ***Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi***¹¹ (*VTS–Vessel Traffic System*) kapsamında, 1 Ocak 2004 tarihinden itibaren 21 yılı aşkın bir süredir gemi ve yük istatistikleri ile gemi geçişlerine ilişkin diğer kayıtlar Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünün uzman ve deneyimli personeli tarafından sıhhatli bir şekilde ve gerçek zamanlı olarak tutulmaya devam etmektedir. Bahse konu istatistiklerin önemli verilere ilişkin bölümleri ***Ek-2*** ve ***Ek-3*** olarak sunulmuştur. Yukarıda bahse konu gemi geçiş istatistiklerinin bütünü üzerinde tarafımca yapılan kapsamlı analiz ve değerlendirmeler neticesinde ulaşılan istatistiksel sonuçlara, konusu ve sırası geldikçe ayrıca atıfta bulunmaksızın kitapta yer verilecektir.

¹⁰ 12/02/2025 tarihli ve 159052 Evrak No’lu dilekçe ile talep ettiğim Gemi Geçiş İstatistikleri, Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünün 12/02/2025 tarihli ve E-29207800-042-328628 sayılı yazısı ile tarafıma verilmiştir (***Ek-1***).

¹¹ İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı’nda olmak üzere iki ayrı merkezle hizmet sunulmaktadır.

1. KANAL, BOĞAZ VE TÜRK BOĞAZLARI

1.1. Kanal ve Boğaz Kavramları

Coğrafi bir terim olarak boğaz, iki kara parçası arasında bulunan (iki kara parçasını ayıran) ve iki deniz kesimini birleştiren doğal ve dar su yoludur. Boğazların bu özelliği, onları insan yapımı olan kanallardan ayırır. Örneğin; Akdeniz ve Kızıldeniz'i birbirine bağlayan Süveyş Kanalı, Pasifik Okyanusu ile Atlantik Okyanusu'nu Karayipler üzerinden birbirine bağlayan Panama Kanalı, Kuzey Denizi ile Baltık Denizi'ni birbirine bağlayan Kiel Kanalı ile Ege Denizi'ni Adriyatik Denizi'ne bağlayan Korent Kanalı; başlıca uluslararası deniz ulaştırması amacıyla kullanılan su yolları arasında olmakla birlikte boğaz olarak mütalaa edilmezler. Serbest geçiş ilkesi açısından kanallar ve boğazlar aynı anlama gelmemektedir. Bir boğazın doğal, bir kanalın ise yapay olması, egemenliği o topraklar üzerinde bulunan devleti diğer devletlerin gemilerine serbest geçiş hakkı tanımak zorunda bırakmaz. Yunanistan'daki Korent Kanalı ve Versay Andlaşması'ndan önceki Kiel Kanalı, egemen bir devletin mutlak hakkını tanıyan bu ilkeye kesinlikle uygundur. Dolayısıyla, eğer bir kanal üzerinde egemenlik kısıtlaması varsa, bu andlaşma veya taahhüt yoluyla gönüllü olarak getirilen bir kısıtlamadır ve başka hiçbir devlet doğal olarak serbest geçiş hakkı talep edemez. Bununla birlikte, ulusal çıkarların mevcut karmaşıklığı, büyük uluslararası kanalların

kullanımını pratikte neredeyse imkânsız kılmaktadır¹². Boğazlardan farklı olarak, deniz ulaştırması amacıyla kullanılan kanallardan geçiş, aksine bir uluslararası düzenleme yoksa özel hukuksal rejimleri çerçevesinde ve kanala egemen olan devletin yetkilerine herhangi bir sınırlama getirmeden yapılabilir.

Hukuksal statüleri yanında coğrafi konumları da dikkate alındığı ve tasnif edici bir yaklaşım sergilendiği zaman boğazları, ulusal boğazlar ve uluslararası boğazlar olmak üzere iki gruba ayırmak mümkündür. Tek bir devletin kıyıdaş bulunduğu ve genişliği o devletin karasuları genişliğinin iki katından az olan, diğer bir ifade ile tümüyle kıyıdaş devletin karasularına dâhil bulunan ve açık denizi bir iç denize veya kapalı denize bağlayan doğal ve dar su yolları ulusal boğazları oluşturmaktadır. Ulusal boğazlar için verilen yaygın örnek, Karadeniz’i Azak Denizi’ne bağlayan Kerç Boğazı’nın dağılan SSCB dönemindeki durumudur. Halen Rusya Federasyonu ile Ukrayna arasında denizden sınır oluşturan 18,3 mil uzunluğunda ve en dar yerinde 2,1 mil genişliğinde olan Kerç Boğazı, eski SSCB döneminde tamamen bu devletin sınırları içinde bulunmakta idi¹³. Kuzey

¹² Dr. Hitoshi ASHIDA, *İstanbul Boğazı Ulaşım Rejimi Tarihi Üzerinde Araştırma*, Editör Bayram Öztürk, Çevirmen Chieko ADACHI, İstanbul 2024, s. 333.

¹³ Soğuk savaş döneminde ABD ve Batının, SSCB’yi Karadeniz’in kuzeyine hapsedme maksat ve niyetiyle yaptığı ve büyük ölçüde Montrö’yü de hedef alan politik ve stratejik hesapları ile Türkiye’yi bu istikamette kullanma gayretlerinin arzu edilen hedeflere ulaşamadığını

Denizi ile Baltık Denizi arasında yer alan Danimarka Boğazları'ndan Büyük Belt Boğazı da bir ulusal boğazdır¹⁴. Ulusal boğazlar kıyıdaş devletin egemenliği altında bulunmakta ve aksine bir andlaşma yoksa anılan boğazlardan geçiş rejimi bu devletin ulusal hukukuna göre düzenlenmektedir.

Bir veya daha fazla devletin kıyıdaş olduğu ve tümüyle kıyıdaş devlet/devletlerin karasularına dâhil olan, iki açık deniz kesimini birbirine bağlayan, uluslararası deniz ulaştırması amacıyla kullanılan ve uluslararası hukuk kurallarına tâbi olan boğazlar, uluslararası boğazlar olarak nitelendirilmektedir. UAD'nin 9 Nisan 1949 tarihli Korfu Boğazı Davası kararında da belirttiği gibi bu tür boğazlarda coğrafi durum (İki açık deniz kesimini birbirine bağlayan doğal ve dar su yolu olma özelliği) ve uluslararası seyrüsefer amacıyla kullanılmakta olması belirleyici

görmekteyiz. Ancak, SSCB'nin dağılmasından sonra Kerç Boğazı'nın batı kıyıları ile Azak Denizi'nin yaklaşık yarısını oluşturan batı kıyıları Ukrayna'ya verilmiştir. Bunun bir sonucu olarak Kerç Boğazı ve Azak Denizi genel anlamda ifade edersek uluslararası bir mahiyet kazanmış, Rusya Karadeniz'in kuzeydoğusuna hapsedilmiş oldu. Kırım'ın RF tarafından işgali ve ilhakı ile RF-Ukrayna savaşında Rusya'nın sağlamış olduğu fiili durum üstünlüğü neticesinde, ABD ve Batının yukarıda bahse konu politik ve stratejik hesabının fiilen bozulduğu; Rusya'nın bahse konu fiili durumu hukukileştirmek için milli güç unsurlarını sonuna kadar kullanacağı ve geri adım atmayacağı, diğer bir ifade ile Kerç Boğazı'nı ulusal boğaza, Azak Denizi'ni ise bir iç denize dönüştürmek isteyeceği değerlendirilmektedir.

¹⁴ Sevin Toluner, *Milletlerarası Hukuk Dersleri*, B IV, İstanbul 1996, s. 153.

öge olmaktadır¹⁵. Buna karşılık, bir su yolunun deniz ulaştırması açısından zaruri bir su yolu olması/olmaması uluslararası boğaz olarak nitelendirilmesini etkilememektedir. Uluslararası boğazlardan genel geçiş rejimi geçiş özgürlüğü üzerine inşa edilmiştir. Coğrafi yapıları birbirinden çok farklı özellikler arz eden uluslararası boğazları; tek bir devletin kıyıdaş bulunduğu ve birden fazla devletin kıyıdaş bulunduğu boğazlar şeklinde gruplandırmak mümkün olduğu gibi, geçiş rejimleri özel bir andlaşma ile düzenlenmiş ve geçiş rejimleri özel bir andlaşma ile düzenlenmemiş boğazlar şeklinde de gruplandırmak mümkündür.

1.2. Türk Boğazları ve Marmara Denizi'nin Genel Coğrafi Konumu, Fiziki Yapısı ve Sui Generis Özellikleri

İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı yoluyla yapılan deniz ulaştırmasını düzenlemek amacıyla; ilki 13 Temmuz 1841 yılında akdedilen Akdeniz ve Karadeniz Boğazları Hakkında Londra Sözleşmesi'nden, Boğazların hukuki ve siyasi statüsünü düzenleyen ve 89 yıldır yürürlükte olan 20 Temmuz 1936 tarihli Montrö Sözleşmesi'ne kadar, ilgili çok taraflı uluslararası düzenlemelerde *Boğazlar* genel deyiimi, Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazı'nı kapsayan bir terim olarak kullanılmıştır. İstanbul Boğazı'na

¹⁵ ICJ Reports, 1949, s. 28-29.

egemen devletler olan Osmanlı Devleti ve Türkiye Cumhuriyeti'nin bu boğaz için kullandığı terim olan **İstanbul Boğazı** yerine ilgili çok taraflı andlaşmalarda **Karadeniz Boğazı** ifadesinin geçmesi; siyasi nitelikli bir yaklaşımı yansıtmamanın yanında, bu boğazın Karadeniz'e kıyısı bulunan devletler ile Tuna-Ren su yolunu saymazsak Karadeniz havzası devletlerin de ana giriş-çıkış kapısı olmasından kaynaklandığı değerlendirilmektedir. Marmara Denizi, iç sular rejimine tâbi bir deniz olmasına rağmen, bu statü, deniz ulaştırması dışında kalan hususlarda önem kazanır¹⁶. Marmara Denizi'nde deniz ulaştırması amacıyla kullanılan yaklaşık 110 millik koridorla birlikte mütalaa edildiği takdirde; İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı iki açık deniz olan Karadeniz ve Ege Denizi'ni birbirine bağlayan niteliğinden dolayı, deniz ulaştırması amacıyla kullanılan tek bir su yolu olarak kabul edilmektedir. Türk Boğazları'nın coğrafi konumu ve fiziki yapısı, uluslararası deniz ulaştırması amacıyla kullanılan dünyadaki hiçbir boğaza benzememektedir. Sui generis bir özellik taşıyan ve esasen ulusal boğaz konumunda olan iki boğaz ile bir iç denizden oluşan Türk Boğazları, Montrö Sözleşmesi'ne konu olması hasebiyle uluslararası ulaşırmada kullanılmaktadır¹⁷.

¹⁶ Toluner, *Milletlerarası...*, s 156.

¹⁷ Ferit Hakan Baykal, "Günümüzde Deniz Ulaşımındaki Gelişmelerin Işığında Türk Boğazlarının Hukuki Rejiminin Değerlendirilmesi ve Milletlerarası Hukukta Genel Olarak Kabul Görmüş Diğer Boğazlardan

Genel coğrafi konumu ve fiziki yapısı itibariyle Türk Boğazları; 16,64 deniz mili (33 280 yarda)¹⁸ uzunluğundaki İstanbul Boğazı, yaklaşık 110 mil uzunluğunda Marmara Denizi'nde deniz ulaştırması amacıyla kullanılan bölüm¹⁹ ve 37,1 mil uzunluğunda Çanakkale Boğazı'ndan oluşmaktadır. Toplam uzunluğu yaklaşık 164 mil olan ve tamamı Türk toprakları ile çevrili bulunan Türk Boğazları; coğrafi konumu, fiziki yapısı ve sui generis özellikleriyle, deniz ulaştırması için kullanılan dünyadaki en uzun doğal ve dar su yollarından biridir.

1.2.1. İstanbul Boğazı

İstanbul Boğazı, bir açık deniz olan Karadeniz'i Türkiye Cumhuriyeti'nin bir iç denizi olan Marmara Denizi'ne bağlayan ve İstanbul şehrini ikiye bölerek ortasından geçen bir su yoludur. Bu niteliği itibariyle ve tek başına değerlendirmeye alındığı zaman İstanbul Boğazı bir ulusal boğazdır. İstanbul Boğazı'nın

Geçiş Rejimleri ile Kıyaslanması", *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayını, İstanbul 2000, s 34.

¹⁸ 1 Deniz Mili= 1852 m; 1 Yarda= 91,44 cm'dir. Bu çalışmada *deniz mili* ifadesi yerine *mil* kullanılmaktadır.

¹⁹ Marmara Denizi'nde, İstanbul Boğazı güney çıkışından Çanakkale Boğazı kuzey girişine kadar olan mesafe intikal rotaları üzerinde 109 mil, Çanakkale Boğazı kuzey çıkışından İstanbul Boğazı güney girişine kadar olan mesafe yine intikal rotaları üzerinde 111,7 mildir.

kuzey girişi Anadolu Feneri’ni Türkeli Feneri’ne birleştiren hat, güney girişi ise Ahırkapı Feneri’ni Kadıköy İnciburnu Feneri’ne birleştiren hattır²⁰. İstanbul Boğazı’nın uzunluğu belirtilen bu iki hat arasında intikal rotaları üzerinde 16,64 mildir. Genişliği kuzey girişinde 3640 yarda, güney girişinde 3090 yardadır. Boğazın en dar yeri Kandilli Burnu-Aşıyan Burnu arasında olup 770 yarda (698 m), en geniş yeri ise Umuryeri-Büyükdere limanı arasında olup 3740 yardadır. İstanbul Boğazı’nda ortalama derinlik 65 m olup, en derin yer Kandilli-Bebek arasında 110 m, en sığ yer kuzey rotası üzerinde iken Kadıköy İnciburnu önlerinde 18 m, güney rotası üzerinde iken Aşıyan Burnu önlerinde 12,8 m’dir²¹. İstanbul Boğazı dar ve kavisli bir su yolu olup, boğaz geçişi esnasında gemiler asgari on iki kez rota değişikliği yapmaktadırlar. Karadeniz’e çıkışta Umuryeri önlerinde toplam 75 derecelik, Marmara’ya inişte Yeniköy önlerinde ise 75

²⁰ T.C. Dz. K. K. Seyir, Hidrografi ve Oşınografi Dairesi Başkanlığı (SHOD Başkanlığı), *İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı Seyir Rehberi*, İstanbul 1994, s 1.

²¹ İstanbul Boğazı’nda 1,5 m’ye kadar sığlaşan *banklar* mevcut olup karaya oturma şeklinde çok sayıda deniz kazası bahse konu bankların bulunduğu boğaz alanlarında meydana gelmektedir. Seyir emniyeti ve deniz güvenliği esas alınarak belirlendiğinden, intikal rotaları bankların bulunduğu bölgelerin dışından geçmektedir (İstanbul Boğazı’ndaki banklara ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. B. Sıtkı Ustaoglu, *Yönetmel ve Örgütsel Açıdan İstanbul Boğazı Deniz Trafiği Seyir ve Çevre Güvenliği*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul 1995.).

derecelik keskin rota değişikliği yapmak zorundadırlar²². İstanbul Boğazı üzerindeki asma köprülerin 58 m olan *gemiler için emniyetli geçiş yüksekliği*, seyir emniyetini kısıtlayan diğer bir etkindir.

Genel olarak Türk Boğazları'nda seyri olumsuz etkileyen dört değişik akıntı sistemi mevcuttur. Bunlar; Karadeniz'in Ege Denizi'nden 30 cm yüksek olması nedeniyle oluşan ve genellikle Boğazın orta çizgisini takip eden *güneyli yüzey akıntısı*²³, Karadeniz'in yoğunluğunun (tuzluluk derecesi) Ege Denizi'nden düşük olması nedeniyle oluşan *kuzeyli dip akıntısı*, İstanbul ve Çanakkale boğazlarının coğrafi yapıları nedeniyle meydana gelen *bölgesel ters akıntılar* ile dünyada sadece İstanbul Boğazı'nda görülen ve güneyli rüzgârların güneyli yüzey akıntısını kuzeye doğru değiştirmesi ile oluşan *arkoz akıntısıdır*²⁴. Karadeniz'in

²² SHOD Başkanlığı, *2921-A ve 2921-B numaralı seyir haritaları*, İstanbul 1994, ölçek: 1:20.000 (2921-A 1998'de, 2921-B 2006'da düzeltilmeler işlenerek yeniden basıldı.)

²³ Kuzeyden güneye doğru akan (Akıntılar gittiği yöne göre, rüzgârlar ise geldiği yöne göre adlandırılmaktadır.).

²⁴ Morfolojik şeritler aracılığıyla şekillenen dönüş noktalarına çarpan akımlar, koylarda girdaplara ve ters akımlara sebep olur. Bu ters akımların da tekrar ana akışla birleşmesi farklı yön ve hızlardaki gemileri etkilemektedir. Kuzeyli hâkim rüzgârların hızındaki artış bu alandaki yüzey akımının hızını artırır. Kuzeyli rüzgârların hâkim olduğu periyotta, rüzgâr hızı kuzey yönüne doğru akış değişimlerinin yönünü artırırsa bile yüzey akımları zayıflar. *Orkoz* olarak adlandırılan bu olay, kuvvetli güneyli rüzgârlar esnasında oluşur. Orkoz, rüzgâr süresine bağlı olarak tüm İstanbul Boğazı'nı, özellikle de güney kesimini etkiler. Bu kısımda muhtemelen yüzey altı akışının etkisine

daha az tuzlu olan suları satıhtan Marmara'ya doğru, Marmara'nın daha fazla tuzlu olan suları ise dipten Karadeniz'e doğru akarlar. Satıh akıntısı dip akıntısına oranla daha süratli ve debisi daha fazladır. Kandilli önlerinde 4-5 mil/saat süratini bulan bu akıntı, zaman zaman 7 mile kadar da yükselmektedir. İstanbul Boğazı'nda hâkim dalga yönü ocak ve şubat aylarında kuzey, diğer aylarda ise kuzeydoğudur. Deniz trafiğini en çok etkileyen hususlardan biri olan sis İstanbul Boğazı'nda ocak-mayıs ayları arasında ve Ekim ayında oluşmakta olup deniz ulaşımını 10-15 gün aksatabilmektedir. Türk Boğazları Bölgesi'nde kuvvetli rüzgârlar, ocak ayında, 10-11 gün ile en çok İstanbul Boğazı'nda görülmektedir.

Coğrafi konumu, fiziki yapısı, hidrografik ve oşinografik özellikler yanında hukuki statüleri İstanbul Boğazı'ndan önemli farklılıklar gösterse de Süveyş Kanalı, Panama Kanalı, Kiel Kanalı, Danimarka Boğazları, Cebelitarık Boğazı ve Magellan Boğazı, İstanbul Boğazı gibi uluslararası ulaştırma amacıyla kullanılan başlıca su yolları arasında sayılabilir. Bu boğaz ve kanallardan; Süveyş Kanalı güzergâhındaki yerleşim yerlerinden Mısır'a ait Port Said ve İsmailiye, Panama Kanalı'nın geçtiği

bağlı olarak ayna (mirror) formu oluşur. Bu bölgede gemi kontrolü oldukça zordur (Funda Sezgin-Mikdat Kadioğlu, "İstanbul Boğazı'ndaki Deniz Kazalarının İstatistiksel Analizi", *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayını, İstanbul 2000, s 150.).

Panama City, Kiel Kanalı'nın geçtiği Kiel şehri, Danimarka Boğazları'ndan Küçük ve Büyük Belt ile Sound Boğazları'nın geçtiği yerleşim yerleri, Cebelitarık Boğazı'nın kuzeyindeki İspanya'ya ait Algerias kenti ve güneyindeki Fas'a ait Tanger şehri ile Magellan Boğazı'na en yakın yerleşim yeri olan Şili'nin Punta Arenas kenti nüfusları toplamının yaklaşık 4 (dört) katı kadar bir nüfus, İstanbul Boğazı'nın ikiye böldüğü İstanbul ilinde yaşamaktadır²⁵.

1.2.2. Marmara Denizi

Marmara Denizi, İstanbul Boğazı ile Çanakkale Boğazı arasında kalan ve Marmara Bölgesi olarak adlandırılan coğrafi bölgenin iç kısmını kapsayan Türkiye'nin bir iç denizidir. Marmara Denizi tarihî olarak da iç sular rejimine tâbi bir deniz olarak bilinmektedir²⁶. İstanbul Boğazı ile Çanakkale Boğazı arasında deniz ulaştırması amacıyla kullanılan yaklaşık 110 millik koridorda, Montrö Sözleşmesi kapsamında yapılan uğraksız gemi geçişleri dışında Marmara Denizi üzerinde, egemen devlet olarak Türkiye'nin yasama, yürütme ve yargıya ilişkin yetkilerinin tam olduğu hususunda herhangi bir tereddüt yoktur.

²⁵ Microsoft Encarta World Atlas (CD); www.tuik.gov.tr

²⁶ Baykal, *a.g.m.*, s 35.

Marmara Denizi'nde en uzun mesafe, genel doğu-batı istikametinde İzmit Körfezi girişinden Çanakkale Boğazı girişine kadar 121 mil; en geniş hat ise Silivri ile Bandırma Körfezi doğusundaki Mara Burnu arasında 39 mildir. Marmara Denizi'nde coğrafi olarak körfez tanımına uygun bazı girintiler mevcuttur. Bunlar batıdan doğuya; Erdek Körfezi, Bandırma Körfezi, Gemlik Körfezi ve İzmit Körfezi'dir. Marmara Denizi'nde her mevsimde *yıldız* ve *poyraz* hâkim rüzgârlardır. Ancak kış aylarında *kible* ve *lodostan* esen rüzgârlar da etkili olmaktadır. Kuvvetli rüzgârlar genel olarak Marmara Denizi'nin doğu kesimlerinde meydana gelmektedir.

1.2.3. Çanakkale Boğazı

Çanakkale Boğazı, bir iç deniz olan Marmara Denizi'ni bir açık deniz olan Ege Denizi'ne bağlayan ve Çanakkale şehrinden geçen bir su yoludur. Bu niteliği itibariyle ve tek başına değerlendirmeye alındığı zaman Çanakkale Boğazı da İstanbul Boğazı gibi bir ulusal boğazdır. Çanakkale Boğazı'nın kuzey girişi Zincirbozan Feneri'nden geçen boylam, güney girişi ise Mehmetçik Burnu Feneri'ni Kumkale Feneri'ne birleştiren hattır. Çanakkale Boğazı'nın uzunluğu belirtilen bu iki hat arasında intikal rotaları üzerinde 37,1 mildir. Genişliği kuzey girişinde 5600 yarda, güney girişinde 4740 yardadır. Boğazın en dar yeri Çanakkale-Kilitbahir arası olup 1430 yarda, en geniş yeri ise

İntepe Limanı önünde 7900 yardadır. Çanakkale Boğazı'nda ortalama derinlik 65 m olup, en derin yeri Dalyan Burnu önlerinde 94 m, en sığ yeri ise kuzey rotası üzerinde Kabageven Burnu önlerinde 25 m, güney rotası üzerinde Kilitbahir önlerinde 27 m'dir²⁷. Çanakkale Boğazı da İstanbul Boğazı gibi dar ve kavisli bir su yolu olup, boğaz geçişi esnasında gemiler on bir kez rota değişikliği yaparken, Nara Burnu önlerinde bir defada 75 derecelik keskin rota değişikliği yapmak zorunda kalmaktadırlar²⁸.

Çanakkale Boğazı'nda, kuvvetli lodosta yön değiştirebilse de genelde Marmara'dan Ege Denizi'ne doğru bir yüzey akıntısı mevcuttur. Akıntının sürati ortalama 1,5-2,5 mil/saat olmakla birlikte, rüzgâr kuvvetine bağlı olarak artabilmektedir. Çanakkale Boğazı'nda hâkim dalga yönü ocak ve şubat aylarında kuzey, nisan ayında kuzey ve güney, diğer aylarda ise kuzeydoğudur.

²⁷ SHOD Başkanlığı, *212-A* (İstanbul 2002) ve *212-B* (İstanbul 2002) numaralı seyir haritaları, ölçek 1:50.000.

²⁸ SHOD Başkanlığı, *212 Plan A numaralı seyir haritası*, İstanbul 1994 (2004 yılında düzeltmeler yapılarak yeniden basıldı), Ölçek 1:25.000.

2. TARİHÎ GELİŞİM İÇERİSİNDE TÜRK BOĞAZLARI'NDAN GEÇİŞ REJİMLERİ VE KARADENİZ'İN STATÜSÜ

2.1. Osmanlı İmparatorluğu Dönemi

Marmara Denizi, Karadeniz, Ege Denizi ve Doğu Akdeniz'e ulaşarak Anadolu coğrafyasının realitesi ile yaşama gayreti içerisinde olan Selçuklulardan sonra, denizlerle ve denizlerde büyüyerek cihan imparatorluğu olma başarısını Osmanlı Devleti gösterebilmiştir. Bu başarı, iyi yönetildiği ve yönlendirildiği takdirde, Türklerin denizci olabilecek karakterde bir millet olduğu gerçeğini ortaya çıkarmıştır. Osmanlı Devleti, denize ve denizciliğe verdiği önem ölçüsünde büyümüş, 1484-1774 yılları arasında Karadeniz'i, 1669-1830 yılları arasında da Ege Denizi'ni birer Osmanlı iç denizine dönüştürerek buralarda deniz hakimiyeti, Akdeniz'de ise bölgesel deniz hakimiyeti ve deniz kontrolü sağlayarak bayrak ve varlık göstermiş, bazı batılı yazarların ifadesi ile bir deniz imparatorluğu olabilmıştır. Osmanlı Devleti, nadide bir su yolu olan Boğazlar Bölgesi'nin güvenliğini Karadeniz'de ve Ege Denizi'nde deniz hakimiyetini sağlayarak tam güvence altına alabilmiş; jeopolitik ve jeostratejik boyutuyla Girit Adası'nı Çanakkale Boğazı'nın ileri karakolu olarak görmüştür.

Osmanlı Devleti'nin yukarıda bahse konu stratejik yaklaşımının bir gereği ve başlangıcı olarak Yıldırım Bayezid'in 1390'da Gelibolu tersanesini yeniden kurması ve İstanbul Boğazı'nda Anadolu Hisarı'nı yaptırması; İstanbul ve Karadeniz'e

yönelik deniz ulaştırması üzerinde etkin bir kontrol tesis ederek İstanbul'u ele geçirme konusundaki Osmanlı Devleti'nin maksat ve niyetini açıkça göstermekte idi. Nitekim Fatih Sultan Mehmed, İstanbul'un fethi öncesinde Anadolu Hisarı'nı tamir ettirip hemen karşısına Rumeli Hisarı'nı inşa ettirmiş ve böylece İstanbul Boğazı üzerinde Osmanlı kontrolü ve hâkimiyeti tesis edilmeye başlanmıştı. Bu sırada başta Venedik ve Ceneviz olmak üzere İtalyan şehir devletlerine ait gemiler, ticari faaliyet icra etmek amacıyla İstanbul Boğazı'ndan geçerek Karadeniz'e çıkmakta idiler. Kendilerine verilen imtiyazlar ölçüsünde ticari faaliyetlerini devam ettirme imkânı bulan bu devletlerin gemileri İstanbul Boğazı'ndaki hisarlar hattına geldikleri zaman yelkenlerini fora etmekte (indirmekte); taşıdıkları yükler kontrol edilip 300 akçe *selamiyye vergisi* (selamlama vergisi) ödedikten, adına *izn-i sefine* (sefer izni) denilen ve geminin seyrüseferi için verilen müsaade anlamına gelen bir izin belgesi aldıktan sonra İstanbul Boğazı'ndan geçebilmekte idi²⁹. Nitekim Osmanlı Devleti'nin geçiş düzenlemelerine ve verilen talimatlarına uymayan bir Venedik gemisi 25 Kasım 1452'de hisarlar hattında (Anadolu Hisarı ile Rumeli Hisarını birleştiren hat) batırılmıştı³⁰.

²⁹ İdris Bostan, "Osmanlı İmparatorluğu Döneminde İstanbul Boğazı'ndan Geçişin Tâbi Olduğu Kurallar", *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayını, İstanbul 2000, s 2. 3.

³⁰ Halil İnalcık, "The Question of the Closing of the Black Sea under the Ottomans", *Arkheion Pontou*, Athens 1979, s 82.

Osmanlı İmparatorluğu döneminde Boğazların rejimine ilişkin düzenlemeler ile geçiş uygulamaları incelendiğinde üç ayrı dönem ve statüden bahsetmek gerekmektedir. **Birinci dönem**, İstanbul'un fethiyle başlayan ve Rusya'nın kendi ticaret gemileriyle Karadeniz'e inerek İstanbul Boğazı'ndan geçiş izni aldığı 1774 tarihli Küçük Kaynarca Andlaşması'na kadar süren ve genel olarak geçişin Osmanlı Devleti'nin tek taraflı tasarruflarıyla düzenlendiği **321 yıllık** bir süreyi kapsayan uygulamalar; **ikinci dönem**, Boğazlardan geçişin ikili andlaşmalarla düzenlenmeye başladığı Küçük Kaynarca Andlaşması'ndan Boğazların çok taraflı andlaşmalara konu olduğu 1841 yılına kadar geçen **67 yıllık** periyot; **üçüncü dönem** ise 1841 yılında yapılan ve Boğazlardan geçişin uluslararası bir nitelik kazandığı "*Akdeniz ve Karadeniz Boğazları Hakkında Londra Sözleşmesi*" ile başlayan ve genel niteliği itibariyle günümüze kadar devam eden geçişin çok taraflı andlaşmalarla düzenlendiği **184 yıllık** devam eden devredir.

2.1.1. Tek Taraflı Tasarruflarla Düzenleme Devresi

1453 yılında İstanbul'un fethinden hemen sonra başlayan Ege Denizi ve Karadeniz'e yönelik Osmanlı hâkimiyet mücadelesi neticesinde, II. Bayezid zamanında 1484 yılında Kili ve Akkırman'ın da alınmasıyla Karadeniz bütün kıyıları ile Osmanlı egemenliğine girmiş; bununla birlikte bir müddet daha Ceneviz ve Venedik gemilerinin Karadeniz'e çıkıp ticari faaliyet

göstermelerine izin verilmiştir. Bu durum XVI. yüzyılın ortalarına kadar devam etmiştir. Bu tarihten itibaren tam anlamıyla bir Osmanlı iç denizi ve hâkimiyet alanı niteliği kazanmasıyla bu denize geçiş yabancı devletler için imkânsız hale gelmiştir. Böylece dış ticarete tamamen kapanan Karadeniz siyasi ve idari bakımdan bir iç deniz haline gelmiş ve bu durumunu XVIII. yüzyılın son çeyreğine yani Küçük Kaynarca Andlaşması'na kadar sürdürmüştür³¹. Bu dönemde Boğazlardan geçiş ile Karadeniz'deki deniz ulaştırmasına ve deniz ticaretine ait tüm kararlar, hiçbir sınırlama olmaksızın, Osmanlı İmparatorluğu tarafından tek başına alınmaktaydı. Bu devrede uygulanan ve İmparatorluğun kadim kaidesi olarak telaffuz edilen genel rejim, Boğazların ve Karadeniz'in yabancı devletlerin ticaret ve savaş gemilerine kapalı olması ilkesiydi. Bu dönem İmparatorluğun mutlak egemenlik devresi veya ulusal yetki devresi olarak da bilinmektedir³².

2.1.2. İkili Andlaşmalarla Düzenleme Devresi

Osmanlı İmparatorluğu ile Rusya arasında 21 Temmuz 1774'te akdedilen Küçük Kaynarca Andlaşması ile Rus ticaret

³¹ Bostan, *a.g.m.*, s 2; Karadeniz'in bir Osmanlı iç denizi haline gelişi ve Rusya'nın Karadeniz ticaretine katılma süreci ile ilgili olarak ayrıca bkz. İdris Bostan. "Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu 1700-1787", *Belleten*, 225, Ankara 1995, s 353-394.

³² Yüksel İnan, *Türk Boğazları'nın Siyasal ve Hukuksal Rejimi*, Ankara 1995, s 7.

gemilerine Karadeniz’de ticaret yapabilme ve Boğazlardan serbest geçiş hakkı tanınmıştır. Karadeniz’i bir Türk gölü olmaktan çıkaran ve İstanbul Boğazı’nı uluslararası platformlarda tartışma konusu haline getiren bu andlaşmadan sonra Karadeniz Türkler için iç deniz niteliğini yitirdi. Rusya ise Boğazları ‘Akdeniz’e çıkış anahtarı’ olarak görmeye başladı. Rusya, Boğazlardan ticaret gemilerinin geçiş hakkını elde etti ve bu kapitülasyon hakkı zamanla birlikte Avusturya (1784), İngiltere (1799) ve Fransa (1802)’ya tanınmaya başlayıp 1806 yılında ise Prusya’ya tanınmıştır. Türkiye, uluslararası görev olarak büyük devletlerle olan andlaşmalarına istinaden ticaret gemilerine Boğazlardan serbest geçiş sağlamıştır. Ancak savaş gemilerine karşı uzun süre Boğazları kapalı tutmakta ısrarcı olmuştur. Bu hak ise, Türkiye’nin Boğazlara sahip olmasından dolayı doğan bir haktır ve bu egemenliğini ifade etmek için tek taraflı olarak özgür iradesiyle bu hakkı kullanmıştır³³. Daha sonra diğer küçük Avrupa devletleri bu hakkı elde ederek İstanbul Boğazı’ndan geçip Rusya ile ticarete başladılar³⁴. Bu tarihten, Boğazların çok taraflı andlaşmalara konu olduğu 1841 yılına kadar, geçiş rejimi ikili andlaşmalarla belirlenmeye alışılmıştır³⁵. Bu devrede aktörler, bir tarafta Osmanlı İmparatorluğu, diğer tarafta ise Rusya veya İngiltere olmuştur. Bu andlaşmalarla Osmanlı Devleti, Boğazları, âkit

³³ Ashida, *a.g.e.*, s 2, 3.

³⁴ Bostan, *a.g.m. (Osmanlı İmparatorluğu ...)*, s 5.

³⁵ Akdedilen ikili andlaşmalar ile bu andlaşmaların geçişe ilişkin hükümleri **Ek-4** olarak sunulmuştur.

devletlerin ticaret gemilerine ve bazı özel şartlarda savaş gemilerine açmayı veya bütün devletlerin savaş gemilerine kapatmayı taahhüt etmiştir³⁶. Bu dönemde Boğazlardan geçiş açık veya gizli andlaşma hükümleriyle belirlenmeye çalışılmış, şartlar değiştikçe yapılan yeni andlaşmalarla geçiş koşulları düzenlenmiştir. Boğazların bütün devletlerin ticaret gemilerinin geçişine açılması 14 Eylül 1829'da

³⁶ Boğazlardan savaş gemilerinin geçişi ile ilgili olarak andlaşmalarda geçen ilk bahis, Fransa'nın 1798'de Mısır'ı işgali üzerine Rusya'nın Osmanlı İmparatorluğu'na yardım teklifi ile gündeme gelmiş ve sadece savaş süresince geçerli olmak üzere Rus savaş gemilerinin Karadeniz'den gelerek İstanbul Boğazı'ndan geçmesine izin verilmiştir. Bu uygulama savaş sonrasında kaldırılacaktı. Osmanlı İmparatorluğu ile Rusya arasında 1806'da savaş çıkması üzerine bu defa İngiltere yardım teklifinde bulunmuş ve akdedilen Kal'a-i Sultaniye Andlaşması ile İngiltere donanmasının Karadeniz'e çıkarak Osmanlı kıyılarını koruması kararlaştırılmıştır. Ancak İngiliz donanması sadece Çanakkale Boğazı'nı geçerek İstanbul önlerine kadar gelebilmiştir. Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa'nın isyanı üzerine Rusya ile imzalanan Hünkâr İskelesi Andlaşması'na göre de bir savaş durumunda Rus savaş gemileri serbestçe Boğazlardan geçebilecek ve Boğazlar diğer devletlerin gemilerine kapatılacaktı. Çünkü Osmanlı donanması 1827'de Navarin'de yakılmış ve henüz yeni bir donanma inşa edilememişti. Ancak bu andlaşma uzun süreli olmadı ve böyle bir andlaşmanın imzalanmasına şiddetle karşı çıkan İngiltere ve Fransa, Rusya'nın Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki etkisini bertaraf etmek üzere Osmanlı Devleti'ne yaklaştılar. Belki de bu yaklaşımın bir neticesi olarak Boğazlardan geçiş rejimi uluslararası bir esasa bağlanmak üzere 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi hazırlandı (Bostan, *a.g.m.*, s 7.).

Osmanlı Devleti ile Rusya arasında akdedilen Edirne Andlaşması³⁷ ile gerçekleşmiştir. Andlaşma ile Boğazların Osmanlı Devleti ile savaş durumunda olmayan devletlerin ticaret gemilerine, Rus ticaret gemileri ile aynı şartlar altında olmak üzere açıklığı yükümlülüğü kabul edilmiştir. Yaklaşık üç asır Türk gölü hüviyetinde kalan ve 1774’te Türk-Rus denizine dönüştürülen Karadeniz, Boğazları bütün devletlerin ticaret gemilerinin geçişine açan Edirne Andlaşması ile uluslararası bir mahiyet kazanmıştır³⁸.

2.1.3. Çok Taraflı Andlaşmalarla Düzenleme Devresi

13 Temmuz 1841’de yapılan “*Akdeniz ve Karadeniz Boğazları Hakkında Londra Sözleşmesi*”³⁹ ile Boğazların statüsü uluslararası bir nitelik kazanmış, daha sonra da büyük devletler, özellikle İngiltere ve Rusya arasındaki rekabete göre çeşitli formüllerle anlaşmalara bağlanmıştır⁴⁰. 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi ile kurulan rejim I. Dünya Savaşı’na kadar devam etmiştir⁴¹. Bu dönemde Boğazların barış zamanında bütün

³⁷ Edirne Andlaşması metni için bkz. *Muahadat Mecmuası*, İstanbul 1298, IV, s 70-87; Fransızca metni için bkz. Noradounghian, Gabriel Effendi, *Recueil d’Actes Internationaux de l’Empire Ottoman*, II, Paris 1990, s 166-173.

³⁸ Cemal Tükin, *Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Boğazlar Meselesi*, İstanbul 1947, s 131.

³⁹ Londra Boğazlar Sözleşmesi olarak da bilinmektedir.

⁴⁰ İsmail Soysal, “Türk Boğazları ve 1936 Montrö Sözleşmesi”, *Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montrö Sözleşmesi*, İstanbul 1994, s 1.

⁴¹ İnan, *a.g.e.* s 19.

devletlerin ticaret gemilerine açıklığı, savaş gemilerine kapalılığı ilkesi uygulanmak istenmiştir⁴². I. Dünya Savaşı'nda kapatılan Boğazlar, 30 Ekim 1918 tarihli Mondros Mütarekesi'nin imzasından hemen sonra, itilaf devletlerinin işgali altında tekrar deniz ulaşımına açılmıştır. Osmanlı Devleti ile I. Dünya Savaşı'nın galip devletleri (İtilaf Devletleri) arasında imzalanan Mondros Mütarekesi hükümlerine göre Osmanlı Devleti, Çanakkale ve Karadeniz boğazlarının açılmasını ve Karadeniz'e geçişin sağlanmasını, ayrıca her iki boğazın kıyılarındaki askerî tesislerin İtilaf Devletleri'nce işgal edilmesini kabul etmiştir. Boğazlar rejiminin ne olacağına ilişkin herhangi bir hüküm Mütareke'de yoktu⁴³.

Hiçbir zaman yürürlüğe girmemiş ve ölü doğmuş bir andlaşma olan ve Osmanlı Devleti ile I. Dünya Savaşı'nın galip devletleri arasında imzalanan Sevr'e göre; Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazı'nı kapsayan Boğazlar, barış ve savaş zamanında, bayrak farkı gözetmeksizin, bütün devletlerin ticaret ve savaş gemileri ile askerî ve sivil uçaklarına açık olacaktı. Andlaşma ile kurulan serbest geçişi düzenlemek ve

⁴²Sadece dost devlet elçilerinin haberleşme amaçlı hafif savaş gemilerinin geçmesine özel fermanlarla izin verilecekti. Bu dönemde yapılan çok taraflı andlaşmalar ile bunların geçişe ilişkin hükümlerinin özet bir tasnifi *Ek-5*'tedir.

⁴³ Mondros Mütarekesi'nin metni için bkz. BOA, Muahednameler Tasnifi, nr. 111.

denetlemek için geniş yetkilerle donatılmış “Boğazlar Komisyonu” kurulacaktı. Çanakkale Boğazı’nın Avrupa kıyıları Yunanistan’a verildiğinden, Yunanistan ve Osmanlı Devleti Boğazlar üzerindeki denetim yetkilerini bu Komisyona devredecekti⁴⁴.

2.2. Lozan Barış Andlaşması Dönemi

Sevr Andlaşması’nın tatbik imkânı bulamaması ve ölü doğmuş bir andlaşma olarak tarihe geçmesinden sonra, barış düzenine, 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan (Lausanne) Barış Andlaşması ile geçilmiştir⁴⁵. Andlaşmayı bir taraftan Türkiye diğer taraftan İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Yunanistan, Romanya ve Sırp-Hırvat-Sloven Devleti (Yugoslavya) imzalamışlardır. Andlaşma’nın Boğazlardan geçiş rejimine ilişkin temel hükmünü düzenleyen 23’üncü maddesine göre âkit taraflar; aynı gün imzalanan ve Andlaşma’ya ekli olup Andlaşmayla aynı hukuki değeri haiz olacağı belirtilen “*Boğazların Tâbi Olacağı*

⁴⁴ Sevr Andlaşması’nın (Fransızca, İngilizce ve İtalyanca olmak üzere üç ayrı dilde yazılmıştır.) Türkiye’ye verilen orijinal metni için bkz. BOA, Muahedename, nr. 336.

⁴⁵ Lozan Barış Andlaşması’nın Fransızca ve Türkçe metni için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip, V*, İstanbul 1931, s 13-357; İngilizce metni için bkz. *Treaty of Peace with Turkey, and Other Instruments*, Treaty Series No. 16 (1923), London 1923; *LNTS, Vol. 28*, p 11.

Usule Dair Mukavelename”⁴⁶ ile Çanakkale Boğazı’nda, Marmara Denizi’nde ve Karadeniz Boğazı’nda, barışta ve savaşta, denizden ve havadan ulaşım ve uçuş serbestliği ilkesini kabul etmişlerdir. Böylece Boğazlar, uluslararası statüsünü ve rejimini devam ettiriyordu. Bir başka söyleyişle Boğazların rejimi, Türkiye’nin tek yanlı iradesi ile değil, 1841’den beri devam eden ve çok sayıda devletin ortak iradesi sonucu ortaya çıkan uluslararası nitelikli kurallara tâbi olmaya devam ediyordu⁴⁷.

2.2.1. Lozan Boğazlar Sözleşmesi’nde Boğazlardan Geçiş Rejimi ve Karadeniz

Lozan Boğazlar Sözleşmesi; Türkiye, İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Yunanistan, Romanya, Sırp-Hırvat-Sloven Devleti, Rusya ve Bulgaristan arasında, 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanmıştır. Lozan Barış Andlaşması’na taraf olmamakla birlikte Karadeniz’e kıyıdaş devlet olmaları nedeniyle Rusya ve Bulgaristan da görüşmeci ve imzacı devletler arasında yer almıştır. Rusya ile Sırp-Hırvat-Sloven Devleti, Sözleşme’yi imzalamış olmalarına rağmen onaylamamışlardır. Ancak Rusya, Karadeniz’e kıyıdaş devletlerin güvenliklerini Türkiye’nin

⁴⁶ Boğazların Tâbi Olacağı Usule Dair Mukavelename (Bundan sonra Lozan Boğazlar Sözleşmesi olarak geçecektir)’nin metni için bkz. *Düstur, Üçüncü Tertip, B 2, V, s 53*

⁴⁷ İnan, *a.g.e.*, s 25.

güvenliğinin önünde tutan Sözleşme'nin uygulanmasına karşı çıkmamış, çıkamamıştır⁴⁸. Diğer devletlerin de katılımına açık tutulan Sözleşme⁴⁹, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin yürürlüğe girdiği 9 Kasım 1936 tarihine kadar Boğazlardan geçiş ve ulaşımı düzenleyen belge olarak yürürlükle kalmıştır.

Lozan Barış Andlaşması'nın 23'üncü maddesiyle kabul edilen serbest geçiş ve ulaşım ilkesini ayrıntılı olarak düzenlemek amacıyla hazırlanan Sözleşme'de, Boğazlardan geçiş, *ticaret gemileri ve savaş gemileri* ayrımı yapılarak düzenlenmiştir. Ayrıca, *barış zamanı, Türkiye 'nin tarafsız olduğu savaş zamanı ve Türkiye'nin muharip olduğu savaş zamanı* durumları da göz önünde bulundurularak ayrım yapılmıştır.

Sözleşme'nin 1'inci maddesine göre; Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazı'ndan denizde ulaşım ve havada uçuş serbestisi, ticaret ve savaş gemisi ile sivil ve askerî uçak farkı gözetilmeden kabul edilmiştir. Sözleşme'nin 2'nci maddesine ilave edilen lahikada bu esaslar çerçevesinde düzenlenen geçiş ayrıntılı olarak yer almaktadır.

2.2.1.1. Ticaret Gemileri

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde ayrıca tanımı yapılmamış olan ticaret gemisinin kapsamına hastahane gemileri, yatlar,

⁴⁸ Soysal, *a.g.e.*, s 2.

⁴⁹ Md. 19.

balıkçı tekneleri/gemileri ve askerî nitelikli olmayan uçaklar da dâhil edilmiştir⁵⁰.

2.2.1.1.1. Barış Zamanı

Ticaret gemileri, bayrakları ve yükleri ne olursa olsun, gündüz ve gece, Boğazlardan serbest geçiş ve ulaşım özgürlüğünden istifade edeceklerdir. Gemiler geçiş sırasında uluslararası sağlık kurallarına uyacaklardır. Ticaret gemilerinin Boğazlardan geçişleri karşılığı olarak, vergi veya harç adı altında, herhangi bir ücret alınamaz. Ancak, talep edilmesi durumunda kılavuzluk ve fener hizmetleri ile römorkaj veya gemiye doğrudan doğruya yapılan diğer hizmetler ücrete tâbidir. Bu parasal yükümlülüklerin tahsil edilmesini kolaylaştırmak için, Boğazlardan geçen ticaret gemileri, Türk Hükûmeti'nce gösterilecek yerlere adlarını, uyruklarını, tonajlarını ve gittikleri yeri bildirmekle yükümlüdürler⁵¹. Ticaret gemilerinin geçişleri sırasında kılavuz kaptan almaları isteğe bağlıdır.

2.2.1.1.2. Türkiye'nin Tarafsız Olduğu Savaş Zamanı

Ticaret gemileri, barış zamanı koşullarıyla, gündüz ve gece, Boğazlardan serbest geçiş ve ulaşım özgürlüğünden istifade ederler. Türkiye tarafsızlık statüsünü serbest geçiş ve ulaşımı

⁵⁰ Md. 2, Lahika I.

⁵¹ İnan, *a.g.e.*, s 32.

engelleyici bir şekilde kullanamaz. Ticaret gemilerinin geçişleri sırasında kılavuz kaptan almaları isteğe bağlıdır.

2.2.1.1.3. Türkiye’nin Muharip Olduğu Savaş Zamanı

Tarafsız devletlere ait ticaret gemileri ile askerî nitelikli olmayan hava vasıtaları, Türkiye ile harp halinde olan devlete yardım etmemek, özellikle düşman devletlere harp kaçağı mal ve düşman birliklerini veya düşman uyrukluğundaki kişileri taşımamak koşuluyla geçiş ve ulaşım özgürlüğünden yararlanırlar. Düşman gemi ve uçaklarına karşı Türkiye’nin bütün hakları saklı tutulmuştur⁵².

2.2.1.2. Savaş Gemileri

Lozan Boğazlar Sözleşmesi’ne göre savaş gemisinin kapsamına yardımcı gemiler, askerî nakliye gemileri, uçak gemileri ve askerî uçaklar da girmektedir⁵³.

2.2.1.2.1. Barış Zamanı

Savaş gemileri, bayrakları ne olursa olsun, hiçbir muamele, resim veya mükellefiyet olmaksızın, gündüz ve gece Boğazlardan geçebilirler. Boğazlardan geçişte herhangi bir sınırlama getirmeyen Sözleşme, Karadeniz’e geçmek isteyen

⁵² Sevin Toluner, *Milletlerarası ...*, s 163.

⁵³ Md. 2, Lahika 2

savaş gemileri için tonaj sınırlaması getirmiştir. Buna göre; Karadeniz’e kıyıdaş olmayan bir devletin bu denizde bulundurmak üzere Boğazlardan geçirebileceği kuvvet, geçiş zamanında Karadeniz’de en kuvvetli donanmaya sahip olan devletin kuvvetlerinden daha fazla olamayacaktı. Bununla beraber, Karadeniz’e kıyıdaş olmayan devletler, her biri 10.000 tonilatoyu geçmeyen üç gemiden oluşan bir deniz kuvvetini bu denize göndermek hakkını muhafaza edebilecekti.

2.2.1.2.2. Türkiye’nin Tarafsız Olduğu Savaş Zamanı

Savaş gemileri, bayrakları ne olursa olsun, hiçbir muamele, resim veya mükellefiyet olmaksızın, barış zamanı için öngörülen sınırlamalar çerçevesinde, gündüz ve gece, Boğazlardan serbest geçiş hakkını kullanırlar. Ancak bu sınırlamalar muharip devletlere, bunların Karadeniz’deki muhariplik hukukunun icrasını haleldar edecek surette tatbik edilmeyecektir. Ayrıca Türkiye, tarafsızlık hukukundan kaynaklanan haklarını, savaşan bir devletin Karadeniz’e geçişini engelleyecek bir biçimde kullanamaz.

2.2.1.2.3. Türkiye’nin Muharip Olduğu Savaş Zamanı

Tarafsız devlet savaş gemileri, hiçbir muamele, resim veya mükellefiyet olmaksızın, barış zamanı için öngörülen sınırlamalar çerçevesinde Boğazlardan serbest geçiş hakkını kullanırlar. Türkiye’nin, düşman savaş gemileri ile askerî

uçaklarının Boğazlardan geçişini ve ulaşımını engellemek için alacağı tedbirler, tarafsız devletlerin savaş gemileri ve askerî uçaklarının geçiş ve ulaşımını engelleyici nitelikte olmayacaktır. Bu maksatla Türkiye, tarafsız devlet savaş gemilerinin Boğazlardan geçebilmesi için geçiş yolları belirlemek ve kılavuzluk hizmetleri vermekle yükümlüdür. Türkiye ile barış içinde bulunan devletlere ait denizaltılar Boğazlardan ancak satıhtan geçeceklerdir.

2.2.2. Boğazlar Bölgesi'nin Silahsızlandırılması

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 4'üncü maddesine göre, Çanakkale ve Karadeniz boğazlarının her iki kıyısı ile kıyıdan itibaren içeriye doğru yaklaşık 15-20 km'lik bir bölge⁵⁴ ve Emirali (İmralı) Adası müstesna olmak üzere Marmara Denizi'ndeki bütün adalar gayri askerî hale getiriliyordu. Ayrıca Ege Denizi'nde, Boğazlar sisteminin bir parçası olup Çanakkale Boğazı'na ulaşan deniz yollarını etkili bir şekilde kontrol eden ve Boğazönü Adaları⁵⁵ olarak adlandırılan Semadirek, Limni, İmroz (Gökçeada⁵⁶), Bozcaada ve Tavşan Adaları da silahtan

⁵⁴ Bu bölgenin sınırları Sözleşme'ye ekli haritada gösterilmekte idi.

⁵⁵ İdris Bostan-Ali Kurumahmut, *Haritalar ve Coğrafya Eserlerine Göre Ege Denizi ve Ege Adaları*, Ankara 2003, s 2.

⁵⁶ Osmanlı literatüründe İmroz olarak yer alan adanın adı 29 Temmuz 1970 tarihli ve 8479 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi ile Gökçeada olarak değiştirilmiştir.

arındırılıyordu. Yunanistan, Balkan Harbi sırasında 21 Ekim 1912’de Limni Adası’nı, 1 Kasım 1912’de ise Semadirek Adası’nı işgal etmiştir⁵⁷. Balkan Harbi’nden hemen sonra, Müttefik Balkan Devletleri olan Bulgaristan, Yunanistan, Sırbistan ve Karadağ ile Osmanlı Devleti arasında 30 Mayıs 1913’te imzalanan Londra Andlaşması’nın 5’inci maddesi ile Osmanlı İmparatorluğu, Girit dışında kalan Ege Denizi’ndeki tüm Osmanlı adalarının geleceği konusunda karar verme sorumluluğunu, Altı Büyük Devlet olarak adlandırılan Almanya, Avusturya-Macaristan, Fransa, İngiltere, İtalya ve Rusya’ya bırakmayı taahhüt etmiştir. Altı Büyük Devlet, 13 Şubat 1914’te Yunanistan’a ve 14 Şubat 1914’te ise Osmanlı Devleti’ne tebliğ ettikleri Kararla; Osmanlı Devleti’ne geri verilmesi gereken Gökçeada ve Bozcaada ile Doğu Akdeniz’de bulunan Meis Adası dışında kalan ve 13 Şubat 1914 tarihinde Yunan işgali altında bulunan bütün Ege Denizi adalarının⁵⁸ silahsızlandırılmış olmaları şartıyla Yunanistan’a verilmesini kararlaştırmıştır. Osmanlı Devleti’nin 15 Şubat 1914’te kabul etmeyeceğini ilan ettiği bu karar, Lozan Barış Andlaşması’nın 12’nci maddesi ile

⁵⁷ İdris Bostan-Ali Kurumahmut, *Trablusgarb ve Balkan Harplerinde İşgal Edilen Ege Adaları ve İşgal Telgrafları*, Ankara 2003, s. xiii.

⁵⁸ Toplam dokuz adadan oluşan bahse konu statüye kuzeyden güneye doğru Taşoz, Semadirek, Limni, Bozbaba, Midilli, Sakız, İpsara, Sisam ve Ahikerya adaları girmektedir (Ayrıntılı bilgi için bkz. Bostan-Kurumahmut, *İşgal Telgrafları ...*, s. xiii-xiv.

kabul edilene kadar bağlayıcı güce sahip olmamış, olamamıştır⁵⁹. Lozan Barış Andlaşması'nın 12'nci maddesi ile ayrıca ismen sayılarak Yunanistan'a devredilen adalardan olan Semadirek ve Limni üzerindeki Yunan egemenliği, anılan maddenin ayrılmaz bir parçası olan Altı Büyük Devlet Kararı⁶⁰ gereğince ***bahse konu adaların tahkim edilmemeleri ve askerî amaçlarla kullanılmamaları*** şartıyla, Türkiye tarafından kabul edilmiştir. Bu nedenle Sözleşme'nin 4'üncü maddesine konu olan Semadirek ve Limni adalarının hukuki statüsünü belirleyen temel düzenleme Lozan Barış Andlaşması'nın 12'nci maddesi ve bu maddenin ayrılmaz bir parçası olan yukarıda bahse konu Altı Büyük Devlet Kararı'dır. Bu madde Yunanistan'a bir ülkesel egemenlik sınırlaması getirirken, Türkiye'ye egemenliğin devri karşılığında kazanılmış bir hak sağlamaktadır⁶¹.

⁵⁹ Ali Kurumahmut-Sertaç Hami Başeren, *The Twilight Zones in the Aegean (Un)Forgotten Turkish Islands/Ege'de Gri Bölgeler Unutul(may)an Türk Adaları*, Ankara 2004, s 11-12/56-57.

⁶⁰ Londra'da toplanan Süfera Konferansı'nda temsil edilen Altı Büyük Devlet'in, İngiltere Dışişleri Bakanı Sir Edward Grey'in başkanlığında diğer devletlerin Londra'daki büyükelçilerinin katılımıyla yaptıkları müzakereler neticesinde aldıkları ve tebliğ için 13 Şubat 1914'te Yunanistan'a, 14 Şubat 1914'te Osmanlı Devleti'ne verdikleri Nota için bkz. BOA, HR, SYS., nr. 1987/5; ayrıca bkz. Bilal N. Şimşir, *Ege Sorunu, Belgeleri/ Aegean Question, Documents, C. II (1913-1914)*, B 2, Ankara 1989, s 392-393.

⁶¹ Ali Kurumahmut, "Ege'de Egemenliği Tartışmalı Adalar Sorununun Ortaya Çıkışı", *Ege'de Temel Sorun*, (yay.) Ali Kurumahmut, Ankara 1998. s 29.

Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile Çanakkale Boğazı'nı kontrol eden Boğazönü Adaları dahil Boğazlar Bölgesi'nin silahsızlandırılmış olması neticesinde, bu bölgede Türkiye'nin hem egemenlik hakları kısıtlanmakta hem de savunması ve güvenliği için tertip ve tedbir almasına olanak verilmemekte idi. Böylece en hassas noktasında Türkiye'nin güvenliği tehlike ile yüz yüze kalmış oluyordu⁶².

2.2.3. Boğazlar Komisyonu

Toplam 20 maddeden oluşan Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 7 maddesi Boğazlar Komisyonu'na ilişkindi⁶³. Sözleşme ile adı “*Boğazlar Komisyonu*” olan bir uluslararası komisyonun İstanbul'da oluşturulması öngörülmüştü. Komisyon vazifesini Boğazların suları hakkında ifa edecekti. Komisyon bir Türk temsilcinin başkanlığında, Sözleşme'yi imzalayan devletlerin, 20'nci madde hükmünce onay prosedürünü tamamladıktan sonra, onaylayan devletlerin temsilcilerinden oluşacaktı. ABD ve Karadeniz'e kıyısı bulunan diğer devletler de Sözleşme'ye katıldıkları takdirde, Komisyonda birer temsilci bulundurabilecek ve Komisyon üyesi olabilecekti. Sözleşme'yi onaylamamalarının sonucu olarak Rusya ile Sırp-Hırvat-Sloven Devleti, Komisyona katılamamışlardır. Sözleşme'ye taraf

⁶² İnan, *a.g.e.*, s 38.

⁶³ Md. 10-16.

olmaması nedeniyle ABD de Komisyona katılamamıştır. Komisyonun yetkisi, Boğazlardan barış ve savaş zamanlarında savaş gemilerinin ve askerî uçakların geçiş ve ulaşımını düzenleyen Sözleşme'nin 2'nci maddesinin getirmiş olduğu düzene uyulmasını denetlemektir. Kısaca belirtmek gerekirse, Komisyonun görevi, yalnızca bir haber alma ve istatistiki bilgileri toplamaktan ibaretti⁶⁴. Boğazlar Komisyonu görevini Milletler Cemiyeti'nin himayesi altında yapacaktı⁶⁵.

2.2.4. Genel Değerlendirme

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 18'inci maddesi ile Sözleşme'nin getirmiş olduğu düzen garanti altına alınmak istenmiştir. Geçiş serbestisiyle ilgili hükümlerin ihlali veya bir savaş durumu veya tehdidi nedeniyle, Boğazlardan geçiş serbestisi veya silahsızlandırılmış bölgelerin güvenliği tehlikeye girecek olursa, âkit devletler ve her halde Fransa, İngiltere, İtalya ve Japonya, Milletler Cemiyeti Konseyi'nin, *karar vereceği bütün vesaitle onları müştereken men edeceklerdi*⁶⁶.

Boğazlar Bölgesi'nin silahsızlandırılması, Türkiye'nin Boğazları kendi askerî gücüyle savunmasını önlüyordu. Sözleşme

⁶⁴ İnan, *a.g.e.*, s 39.

⁶⁵ Boğazlar Komisyonu ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Mustafa Hergüner, *Cumhuriyetimizin İlk Yıllarında Türk Boğazları ve Boğazlar Komisyonu Başkanı Vasıf (Temel) Paşa*, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayını, İstanbul 2004.

⁶⁶ Toluner, *Milletlerarası...*, s 164.

ne Boğazların tam tarafsızlığı ne de güvenliği için yeterli bir garanti getirmiyordu. Müttefik Devletler, bütün savunma imkânlarından mahrum ettikleri Boğazlar için ferdin ve birlikte bir savunma güvencesi vermeyi reddetmişlerdi. Bunun yerine Müttefikler, yalnızca Milletler Cemiyeti tarafından oybirliği ile benimsenen veya teklif edilen tedbirleri kabul edip uygulayacaklarına söz verdiler⁶⁷.

Kısaca denilebilir ki, Lozan Barış Andlaşması'nın Boğazlar rejimine ilişkin 23'üncü maddesi ve Andlaşmayla aynı hukuki değere sahip olacağı belirtilen Lozan Boğazlar Sözleşmesi hükümleri; Boğazların askerden arındırılmış olması ve tahkim edilemez bulunması nedeniyle, Türk Boğazları Bölgesi'nde Türkiye'nin egemenlik haklarını açıkça sınırlandırmış, bu bölgede Türkiye'yi savunması ve güvenliği için tedbir alma hakkından mahrum bırakmıştı. Serbest geçiş ilkesi ve uluslararası denetim sisteminin etkisi altında hazırlanan Sözleşme, Boğazlara ilişkin bir kısım yetkileri de âkit devletlerin temsilcilerinden oluşan Boğazlar Komisyonu'na devretmişti. Diğer yandan Müttefiklerin (ama asıl İngiltere'nin) gücü sınırlanamadığı için Karadeniz'de Rusya'nın güvenliğinde önemli boşluklar bırakmıştı⁶⁸. Bununla birlikte, Karadeniz'in güvenliğine belirli

⁶⁷ Doğu Ergil, "Boğazlar Üzerinde Bitmeyen Kavga (1923-1976)", *Lozan'ın 50. Yılına Armağan*, İstanbul 1978, s 107.

⁶⁸ Ergil, *a.g.m.*, s 107-108.

ölçüde hizmet eden Lozan rejiminin, Karadeniz’e kıyıdaş devletlerin güvenliklerini, Türk Boğazları Bölgesi’nde Türkiye’nin güvenliğinin önünde tuttuğunu söylemek doğru bir sonuç olacaktır.

3. ULUSLARARASI DENİZ ULAŞTIRMASI AMACIYLA KULLANILAN BOĞAZLARDAN GEÇİŞ REJİMLERİ

3.1. Teamül Hukukunda Boğazlardan Geçiş

Açık denizin bir bölümü ile açık denizin diğer bir bölümü arasında yer alan⁶⁹ ve uluslararası deniz ulaştırması amacıyla kullanılan boğazlardan geçiş ilk kez, 9 Nisan 1949 tarihli Korfu Boğazı Davası'na konu olmuştur. Bu tür boğazlardan zararsız geçiş hakkına değinen tek önemli karar olan UAD'nin, Birleşik Krallık ile Arnavutluk Hükûmeti arasında, İngiliz savaş gemilerinin Korfu Boğazı'ndan geçişinden kaynaklanan uyuşmazlığı çözen içtihadına göre; açık denizin iki bölümü arasında uluslararası ulaştırmada kullanılan boğazlardan ve yabancı devlet karasularından savaş gemilerinin barış zamanında zararsız geçiş hakkı vardır⁷⁰. Adalet Divanı bahse konu davada, savaş gemilerinin kıyıdaş devletten önceden izin almak zorunda olmaksızın, zararsız olmak koşuluyla, yabancı devlet karasularından ve boğazlardan geçiş hakkına sahip olmaları kuralını, kaynağından örf ve âdet niteliğinde bir ilke olarak kabul etmiştir.

UAD'nin yukarıda bahse konu kararına göre, zararsız geçiş hakkından yararlanma konusunda ticaret gemileri ile savaş gemileri

⁶⁹ Diğer bir tanımlama ile iki açık deniz kesimi arasında yer alan veya iki açık denizi birleştiren,

⁷⁰ ICJ Reports, 1949, s 28.

arasında bir ayırım yapılmayacaktır. Statüsü özel bir andlaşmayla düzenlenmemiş olan boğazlardan, zararsız olmak koşuluyla geçiş hakkı, ticaret gemisi, devlet gemisi ve savaş gemisi ayırımı yapılmaksızın bütün gemilere tanınmıştır.

Kıyı devleti, bazı koşullarla ve olağanüstü durumlarda savaş gemilerinin geçişine ilişkin kurallar koyabilir. Adalet Divanı kararına göre kıyı devleti; karasularından ve uluslararası deniz ulaştırması için kullanılan boğazlardan geçiş hakkını yasaklayamaz ve bu hakkın kullanılmasını önceden izin alma koşuluna bağlayamaz.

3.2. 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi’nde Boğazlardan Geçiş

Bir teamül kuralı olarak kabul edilen ve bütün gemilere tanınan, zararsız olmak koşuluyla uluslararası deniz ulaştırması amacıyla kullanılan boğazlardan geçiş hakkı, 1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmelerinden ilki olan *Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi*’nde⁷¹ teyit edilmiştir. Sözleşme’de karasularından zararsız geçiş ile boğazlardan zararsız geçiş, bir istisna dışında, aynı hukuki esaslara tâbi tutulmuştur. Sözleşme’nin 16’ncı maddesinin dördüncü fıkrasında yer alan bahse konu istisnaya göre, açık denizin bir bölümü ile açık denizin diğer bir bölümü veya yabancı bir devletin karasuları arasında uluslararası deniz

⁷¹ Sözleşme’nin İngilizce ve Fransızca metni için bkz. 516 UNTS, p 205; Türkçe metni için bkz. Aslan Gündüz, *Milletlerarası Hukuk-Temel Belgeler Örnek Kararlar*, İstanbul 1998, s 347.

ulaştırması amacıyla kullanılan boğazlarda yabancı gemilerin zararsız geçiş hakkının ertelenemeyeceği hkm altına alınmıştır. Sözleşme'nin 16'ncı maddesinin nc fıkrasına göre, anılan istisnai hüküm saklı kalmak üzere, kıyı devleti karasularının belirli kesimlerinde yabancı gemilerin zararsız geçiş hakkını süreli/geçici olarak askıya alabilmektedir. Ancak, kıyı devletinin geçiş yapan gemiler arasında hiçbir ayırım gözetmemesi ve güvenliğinin bunu zaruri kılması gerekmektedir.

3.3. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde Boğazlardan Geçiş

Geçiş zgrlğnn kullanılmasındaki koşullar açısından 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)⁷², KBBS'den ayrılmaktadır. 1974 yılında Venezuela'nın başkenti Caracas'ta toplanan III. Deniz Hukuku Konferansı, çalışmalarına 1982 yılına kadar devam etmiş ve neticede o güne kadar yapılmış çok taraflı uluslararası düzenlemelerin en kapsamlısı olan BMDHS, deniz hukukunun kaynakları arasında en önemli yeri almıştır. Günümüz hukukunu ifade eden BMDHS, 10 Aralık 1982-9 Aralık 1984 tarihleri arasında imzaya açık tutulmuştur. Birleşmiş Milletler'e ye olan

⁷² Sözleşme'nin İngilizce metni için bkz. United Nation Convention on the Law of the Sea, A/CONF. 62/122 of 7 October 1982, in Third UNCLOS, Vol. XVII, p 151; 1982 ILM 21, p 1261; Türkçe metni için bkz. Gündüz, *a.g.e.*, s 370.

154 devlet, o zamanki statüleri ile bağımsız ve özerk devletler olarak imza için öngörülen zaman diliminde⁷³, Sözleşme’yi imzalamış; o zamanki adıyla Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET) da Sözleşmeyi imzalayanlar arasında yer almıştır. Sözleşme’nin **“çekinceler ve istisnalar”** kenar başlığını taşıyan 309’uncu maddesi gereğince, açıkça izin verilmediği takdirde Sözleşme’ye hiçbir çekince ve istisna ileri sürülemeyeceği hüküm altına alınmıştır. Sözleşme, 308’inci maddesinin birinci fıkrası hükmünce, 60’ıncı onay veya katılma belgesinin depo edilmesinden 12 ay sonra, 16 Kasım 1994’te, **onaylayan veya katılan devletler için yürürlüğe girmiştir.** 31 Temmuz 2017 tarihi itibarıyla denize kıyısı bulunan 152 devletten; 138 devlet Sözleşme’yi onaylamış veya Sözleşme’ye katılmıştır. 7 Devlet (*Kamboçya, Kolombiya, Kuzey Kore, El Salvador, İran, Libya ve Birleşik Arap Emirlikleri*) Sözleşme’yi imzalamış olmalarına rağmen onaylamamıştır. 7 Devlet (*Eritre, İsrail, Peru, Türkiye, Suriye, Amerika Birleşik Devletleri ve Venezuela*) Sözleşme’yi imzalamamış olup Sözleşme’ye katılmamıştır. 7 Devlet (*Almanya, Arnavutluk, Ekvador, İngiltere, Kiribati, Tonga ve Ürdün*) Sözleşme’yi imzalamamış olmalarına rağmen

⁷³ Sözleşme, 305’inci maddesinin 2’nci fıkrası gereğince 9 Aralık 1984’e kadar Jamaika Dışişleri Bakanlığı’nda ve ayrıca 1 Temmuz 1983’ten 9 Aralık 1984’e kadar Birleşmiş Milletler’in New York’taki merkezinde imzaya açık tutulmuş ve imza süreci 9 Aralık 1984’te tamamlanmıştır.

Sözleşme'ye katılmıştır (<http://treaties.un.org>; www.un.org)⁷⁴. **BMDHS**'nin, Türkiye ve Montrö Sözleşmesi'nin diğer âkit devletleri bakımından taraf olma/olmama statülerine göre önem ve öncelik arz ettiği değerlendirilmektedir. **Şöyle ki:**

- Oluşum aşamasında Sözleşme'ye ciddi katkılar sağlamış, çok önemli bir bölümünü benimsemiş ve uygulayan bir devlet olmakla birlikte Türkiye, Sözleşme'yi imzalamamış olup Sözleşme'ye katılan devletler arasında da yer almamıştır.
- Türkiye hariç Montrö Sözleşmesi'ne taraf tüm devletler BMDHS'yi imzalamış, onaylamış veya Sözleşme'ye katılmış; diğer bir ifade ile BMDHS'nin tarafı olmuştur.
- Uluslararası örgüt olarak Avrupa Birliği'nin (AB) yanı sıra AB üyesi tüm devletler de Sözleşme'yi imzalamış, onaylamış veya Sözleşme'ye katılmış; **BMDHS AB müktesebatı haline gelmiştir.**
- Türkiye'nin AB üyesi olması durumunda BMDHS tartışmasız bir şekilde T.C. Anayasası'nın 90'ıncı maddesi çerçevesinde Türkiye için de müktesebat haline gelecektir.

BMDHS'de iki tür uluslararası boğaz için iki farklı rejim öngörülmektedir. **Birincisi**, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya münhasır ekonomik

⁷⁴ Ali Kurumahmut, ... *Konferans Notları*, s 11.

bölgenin diğer bir bölümü arasında yer alan boğazlar; **ikincisi** ise bir devletin karasularını açık denizin bir bölümüne veya diğer bir devletin münhasır ekonomik bölgesine bağlayan boğazlar. BMDHS'nin devletlere karasularını 12 mile kadar tespit etme ve genişletme hakkı tanıyan 3'üncü maddesi hükmünün kabulü ve tatbikî neticesinde, Sözleşme öncesinde dünyadaki bütün okyanuslar ve denizler sathında deniz ulaştırmasının serbestçe yapılabildiği açık deniz kesimini haiz olan 100'den fazla boğaz sularının tümü, kıyıdaş devlet/devletlerin karasularını 12 mile genişletmeleri durumunda, kıyıdaş devlet/devletlerin karasularına dâhil olabilmekte idi. Bütünüyle kıyıdaş devlet/devletlerin karasuları ile kaplanan boğazlardan geçiş rejimi, Sözleşme'de *uluslararası seyrüsefer (ulaştırma) için kullanılan boğazlar* başlığı altında, *transit geçiş (md. 37-44)* ve *zararsız geçiş (md. 45)* olarak düzenlenmiştir. Ancak, Sözleşme hükümlerinin uygulanabilmesi için hukuki statüleri özel bir sözleşme ile düzenlenmemiş boğazlar söz konusu olmalıdır. Hukuki statüleri uzun bir geçmişe sahip olan uluslararası bir sözleşme ile belirlenmiş boğazlardan geçiş kendi özel statülerine/rejimine tâbidir⁷⁵.

⁷⁵ BMDHS md. 35/c. Hukuki statüleri özel sözleşmelerle belirlenmiş boğazlara örnek olarak Türk Boğazları, Danimarka Boğazları ve Cebelitarık Boğazı verilebilir.

Yetkinin ülkeselliği ilkesi gereğince devletler, egemenliğine tâbi olan ülke kesimleri üzerinde her türlü idari ve adli düzenlemeyi yapabilir. Deniz ülkesi, kara ülkesi ve ulusal hava sahası gibi devletin egemenliğine tâbidir. Bu ülke kesimi için iki ayrı hukuk rejimi öngörülmüştür. İç sular rejimi ve karasuları rejimi. Karasuları devletin ülke unsurunun bir parçası olup devlet egemenliği bu deniz bölgesine de uzanmaktadır. *Deniz ulaştırmasının serbest ve kesintisiz olması ilkesi*, uluslararası deniz ulaştırması bakımından karasularının büyük önemini ortaya çıkarmaktadır. Bu durum, kıyı devletinin karasuları üzerindeki yetkilerinin uluslararası hukuk tarafından belli ölçüde sınırlanmasını ve düzenlenmesini gerektirmektedir. Bu sınırlamalar, zararsız ve transit geçiş hakkı ile karasularında kıyıdaş devletin yargı yetkisinin kullanılmasına ilişkin sınırlamalardır⁷⁶.

3.3.1. Transit Geçiş Rejimi Uygulanacak Boğazlar

Uluslararası seyrüsefer amacıyla kullanılan boğazlar hakkındaki genel nitelikli kurallar, bu su yolları ile üzerindeki hava sahasından geçiş ve uçuş düzenine ilişkindir. Bahse konu kurallar kıyıdaş devlet/devletlerin, boğaz suları ile bu suların

⁷⁶ Kıyı devletinin yargı yetkisine getirilen sınırlamalar için bkz. Ali Kurumahmut-Mesut Özel, *Denizde Silahlı Çatışma Hukuku*, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul 1999, s 19-22.

deniz yatağı ve toprak altı ve boğazın üzerindeki ulusal hava sahasındaki egemenliğini veya yargı yetkisinin kullanılmasını etkilememektedir⁷⁷. Bu çerçevede, uluslararası deniz ulaştırması için kullanılan bir boğaz sularının rejiminin geçiş düzeni dışında iç sular, karasuları veya açık deniz düzenlerinden hangisine bağlı olacağı sorunu, uluslararası hukukun bu konudaki kuralları içinde bir çözüm bulmak zorundadır⁷⁸. Bu kapsamdaki bir boğazın içinde yer alan herhangi bir iç su alanının hukuki statüsü ile boğaz devletinin karasularının ötesinde bulunan suların münhasır ekonomik bölge veya açık deniz olarak hukuki statüsü, uluslararası hukukun bu konudaki kuralları içinde çözümlenmesi gerekir.

BMDHS'nin, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bir bölümü arasında yer alan ve tümüyle kıyıdaş devlet/devletlerin karasularına dâhil bulunan boğazlardan geçişe ilişkin hükümleri incelendiğinde, uygulanan rejimin esas olarak transit geçiş olduğu görülmektedir. Transit geçiş rejimi uygulaması bazı özellikler gösterir. Öncelikle hukuki statüleri özel bir sözleşme ile düzenlenmemiş bir boğaz olmalıdır. Bununla birlikte, bir boğazın suları tümüyle kıyı devletinin veya kıyıdaş devletlerin karasularına dâhil olmuyorsa ve karasuları dışında

⁷⁷ BMDHS md. 34.

⁷⁸ Pazarcı, *a.g.e.*, s 329.

geçiş elverişli olan bir açık deniz kesimi var ise, bu tür boğazlarda kıyıdaş devlet/devletlerin karasuları dışından geçişte açık deniz rejimi, diğer bir ifade ile serbest geçiş ilkesi uygulanır. Böyle bir boğazın kıyı devletinin veya kıyıdaş devletlerin karasularına giren kısımlarından geçişler ise zararsız geçiş rejimine tâbi olur. KBBS, geçişin ertelenemeyeceği hükmü dışında boğazlardan geçişten zararsız geçiş olarak bahsederken; BMDHS, transit geçiş rejimini ayrıca ve ilk kez düzenleyerek karasularından zararsız geçiş rejiminden ayırmıştır. Uluslararası ulaştırma amacıyla kullanılan boğazlardan geçiş rejiminin iyi anlaşılabilmesi bakımından her iki kavramın da iyi tanımlanması ve farklılıkların ortaya konması gerekmektedir.

3.3.1.1. Transit Geçiş Kavramı

Bilindiği gibi transit geçiş kavramı uluslararası hukuka BMDHS ile girmiştir. Sözleşme'nin 38'inci maddesinin ikinci fıkrası ile diğer ilgili maddelerine göre transit geçiş kavramı şu şekilde tanımlanabilir.

“Transit geçiş; açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bir bölümü arasında yer alan ve tümüyle kıyıdaş devlet/devletlerin karasularına dâhil bulunan bir boğazdan, kesintisiz ve hızlı geçmek amacıyla, denizde ulaşım ve havada uçuş hakkının, Sözleşme'nin ‘Uluslararası seyriüsefer (ulaştırma)

için kullanılan boğazlar' başlıklı III. Kısım hükümleri uyarınca kullanılmalıdır.”

Tanımda yer alan kesintisiz ve hızlı geçiş şartı, giriş koşullarına uymak kaydıyla, bir boğaz devletine varma veya oradan ayrılma veya oraya geri dönmek amacıyla boğazdan geçmeye engel teşkil etmez. Transit geçiş kavramı hem denizden ve hem de bu tür coğrafi konumdaki boğazlar üzerindeki hava sahasından geçiş ve uçuş hakkını kapsamına alır. Bu nedenle transit geçiş rejimi, yalnız deniz hukukunda değil, hava sahasının hukuki rejimi konusunda da yeni hukuki sonuçlar doğurabilecek bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır. Devletin ulusal hava sahası üzerindeki egemenliği, taraf olduğu ikili veya çok taraflı andlaşmalar dışında, genel uluslararası hukuk kurallarıyla sınırlandırılmış değildir. Hava ulaştırmasını düzenleyen andlaşmalarda ise, askerî uçakların geçişi ülke devletinin iznine bağlı tutulmuştur. Transit geçiş hakkı kavramının kabulü, devletin hava sahası üzerindeki egemenliğini de sınırlandıran bir genel kuralın kabulü anlamını taşıyacaktır⁷⁹.

3.3.1.2. Boğazlardan Transit Geçiş Hakkının Kullanılması

Transit geçiş hakkından bütün gemi ve uçaklar yararlanır. Ticaret gemisi ve savaş gemisi ile sivil ve askerî uçaklar arasında

⁷⁹ Toluner, *Milletlerarası...*, s 143-144.

hiçbir ayırım yapılamaz. Ticari olmayan amaçlarla kullanılan diğer devlet gemi ve uçakları da aynı haktan yararlanırlar. Transit geçiş hakkından yararlanacak olan gemiler ve uçaklar için bazı yükümlölükler konmuştur. Gemilerin ve uçakların transit geçiş esnasındaki yükümlölüklerini Sözleşme'nin 39'uncu maddesi sıralamaktadır. Anılan maddenin birinci fıkrasında gemiler ve uçaklar için genel yükümlölükler, ikinci fıkrasında gemiler için diğer yükümlölükler, üçüncü fıkrasında ise uçakların durumu düzenlenmiştir.

BMDHS'nin 39'uncu maddesine göre gemiler ve uçaklar transit geçiş hakkını kullanırken;

- Boğazdan veya boğazın üzerinden gecikmeksizin seyredecekler ve uçacaklar,
- Boğaza kıyıdaş devlet/devletlerin egemenliğine, ülke bütünlüğüne ve siyasi bağımsızlığına karşı tehdit veya kuvvet kullanmaya başvurmaktan veya Birleşmiş Milletler Andlaşması'nda belirtilmiş bulunan uluslararası hukukun ilkelerine aykırı diğer herhangi bir davranıştan kaçınacaklar,
- Olağanüstü durum ve tehlike durumu hariç, deniz ulaştırmasının normal seyrine uygun olarak kesintisiz ve hızlı bir geçişin gerektirdiklerinin dışında her çeşit faaliyetten kaçınacaklar,

- BMDHS'nin *uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlar* başlıklı III. Kısımda yer alan diğer ilgili hükümlere riayet edeceklerdir.

Transit geçiş sırasında gemiler ayrıca;

- Deniz ulaştırmasının güvenliği konusunda genellikle benimsenmiş uluslararası düzenlemelere, usullere ve uygulamalara ve bu bağlamda Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü'ne,
- Denizin gemiler tarafından kirletilmesini önlemek, azaltmak veya denetim altına alabilmeye yönelik genellikle benimsenmiş uluslararası düzenlemelere, usullere ve uygulamalara,

uyacaklardır.

Transit geçiş sırasında uçaklar; Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) tarafından hazırlanıp sivil uçaklara uygulanan havacılık kurallarına uyacaklardır. Devlet uçakları bu kuralların öngördüğü güvenlik tedbirlerine normal olarak uygun hareket ederler ve ulaşım güvenliğini her zaman göz önünde tutarlar. Sürekli olarak hava ulaştırmasını denetlemek amacıyla uluslararası yetkili otorite tarafından kendisine verilen radyo frekansını veya uluslararası kaza frekansını kullanırlar.

Transit geçiş yapan yabancı denizaltıların ve diğer su altı araçlarının, aşağıda etraflıca incelenecek olan zararsız geçiş rejiminde olduğu gibi satıhtan seyretme mecburiyetleri yoktur.

Transit geçiş esnasında denizaltılar ve diğeri su altı araçları dalmış durumda seyredebilir. Bu durum kıyıdaş devlet/devletlerin güvenlikleri aleyhine BMDHS ile kabul edilmiş önemli bir yenilik olarak görülmektedir.

3.3.1.3. Transit Geçiş Rejiminde Kıyıdaş Devlet/Devletlerin Hakları

Uluslararası seyrüsefer için kullanılan ve transit geçiş rejimine tâbi olan Boğazlara kıyıdaş devlet/devletler;

- Seyir güvenliğini sağlamak ve deniz trafiğini dzenlemek⁸⁰,
- Boğazda petrol, yağlı atıklar ve diğeri zararlı maddelerin boşaltılması ile ilgili uygulanabilir uluslararası düzenlemelere işerlik kazandırmak suretiyle kirlenmeyi önlemek, azaltmak veya kontrol altına almak,
- Yabancı bayraklı gemilerin avlanmasını önlemek veya avlanma yöntemlerini belirlemek,
- Boğaz devletinin gümrük, maliye, muhaceret veya sağlıkla ilgili kanun ve düzenlemelerini ihlal etmek

⁸⁰ Boğaz devlet/devletleri zaruri gördüğü takdirde boğazlarda ulaştırma amacıyla geçiş yolları tahsis edebilir veya trafik ayırım şemaları belirleyebilir. Gerekli duyuruları yaptıktan sonra belirlenmiş olan yollar veya trafik ayırım şemaları yerine başka geçiş yolları veya trafik ayırım şemalarını ikame edebilir.

suretiyle her türlü mal, para veya şahısların gemiye alınması veya gemiden tahliyesi,

- Boğaz devletinin önceden izin vermesi koşuluna bağlanan denizde bilimsel araştırma veya hidrografik ölçüm faaliyetleri,

için kanunlar ve diğer ulusal düzenlemeler yapma yetkisini haizdir⁸¹.

Yapılan kanunlar ve düzenlemelerle öngörülen geçiş yolları ve trafik ayırım şemaları ile daha önce tahsis edilmiş geçiş yollarının veya belirlenmiş trafik ayırım şemalarının yerine ikame edilen yeni geçiş yolları veya trafik ayırım şemaları, genellikle kabul edilmiş olan uluslararası düzenlemelere uyacaktır⁸². Geçiş yolları ve trafik ayırım şemalarının kabul edilmesi amacıyla boğaz devleti/devletleri yetkili uluslararası örgüte⁸³ teklifte bulunur. Örgüt ancak boğaz devleti/devletleri ile üzerinde mutabık kalacağı geçiş yollarını veya trafik ayırım şemalarını kabul edebilir. Boğaza kıyıdaş devlet/devletler ancak bundan sonra onları tahsis edebilir, belirleyebilir veya değiştirebilir⁸⁴. Transit geçiş hakkını kullanan yabancı gemiler, geçerli geçiş yolları ve trafik ayırım şemaları ile boğaz devletinin bahse konu ulusal düzenlemelerine riayet edeceklerdir⁸⁵.

⁸¹ BMDHS md. 40, 42/1.

⁸² BMDHS md. 41/1, 2, 3.

⁸³ Günümüzde bu örgüt Uluslararası Denizcilik Teşkilatı (IMO) olup girişimler bu örgüt nezdinde yapılmaktadır.

⁸⁴ BMDHS md. 41/4.

⁸⁵ BMDHS md. 41/7, 42/4.

Devletin egemenliğini temsil eden gemilerin (savaş gemileri ve ticari olmayan amaçlarla kullanılan diğer devlet gemileri) veya bu nitelikteki uçakların kanuni düzenlemelere uymaması nedeniyle kıyıdaş devlet/devletlerin bir kayıp veya zarara uğraması durumunda bayrak devletinin ve uçağın tescil edildiği devletin uluslararası sorumluluğu vardır⁸⁶.

3.3.1.4. Transit Geçiş Rejiminde Kıyıdaş Devlet/Devletlerin Yükümlülükleri

BMDHS'nin kıyıdaş devlete/devletlere tanıdığı yetkilere karşılık 44'üncü maddesi bazı yükümlülükler getirmiştir. Kıyıdaş devlet/devletler transit geçişi engelleyemez ve bu hakkın kullanılmasını erteleyemezken, kendilerince bilinen seyir ve uçuşa engel her tehlikeyi uygun bir biçimde ilan etmekle mükelleftir. Ayrıca boğaz devleti/devletleri, tahsis ettikleri veya belirledikleri trafik ayırım şemalarını uygun haritalar üzerinde açıkça gösterecek; hazırladıkları kanun ve diğer ulusal düzenlemelerle, uygun şekilde ulusal ve uluslararası kamuoyuna duyuracaklardır⁸⁷. Boğaz devlet/devletleri hazırladıkları kanun ve düzenlemelerle, yabancı gemiler arasında şeklen ve fiilen ayırım yapmayacak veya bunların uygulanışlarında transit geçiş hakkını pratikte inkâr etme, engelleme veya onu zayıflatma sonucunu vermeyecektir⁸⁸.

⁸⁶ BMDHS md. 42/5

⁸⁷ BMDHS md. 41/6, 42/3.

⁸⁸ BMDHS md. 42/2.

3.3.2. Zararsız Geçiş Rejimi Uygulanacak Boğazlar

3.3.2.1. Zararsız Geçiş Hakkı

Zararsız geçiş hakkı iki ayrı kavramı kapsamaktadır. Birincisi geçiş hakkı, ikincisi ise geçişin zararsız olmasıdır. Geçiş hakkı deniz ulaştırmasının serbestliğine ve sürekliliğine, geçişin zararsız olması ise kıyı devletinin çıkarlarının korunmasına, hizmet etmektedir.

BMDHS'nin 18'inci maddesinin birinci fıkrası geçişi şöyle tanımlamaktadır. **Geçiş;**

- İç sulara girmeksizin veya iç sular dışında bulunan bir demirleme yerine veya liman tesisine uğramaksızın karasularını kat etme,
- İç sulara ulaşmak veya ayrılmak veya iç sular dışında bulunan bir demirleme yerinde veya liman tesisinde durmak veya bunlardan ayrılmak amacıyla karasularında seyretmektir.

Sözleşme'nin 18'inci maddesinin ikinci fıkrası hükmü gereğince geçiş *kesintisiz ve hızlı* olacaktır. *Durma ve demirleme*, olağan deniz olaylarından olduğu veya bir zorunlu neden veya tehlike nedeniyle veya kazaya uğramış kişilere, gemilere veya uçaklara yardım amacıyla yapılırsa geçiş kapsamına girer. Sözleşme'nin 19'uncu maddesinin birinci fıkrasına göre geçiş; kıyı devletinin barışına, düzenine veya güvenliğine halel getirmediği sürece zararsızdır. Ayrıca geçiş, Sözleşme

hükümlerine ve uluslararası hukukun öteki kurallarına uygun olarak yapılmalıdır. Sözleşme'nin 19'uncu maddesinin ikinci fıkrasına göre ise yabancı bir geminin geçişi, eğer bu gemi karasularında aşağıda sıralanan davranışlardan birini yapmaya kalkışırsa kıyı devletinin barışına ve güvenliğine zarar vermiş sayılır.

Bu davranışlar;

- Kıyı devletinin egemenliğine, ülke bütünlüğüne veya siyasal bağımsızlığına yönelik tehdit veya kuvvet kullanılması veya Birleşmiş Milletler Andlaşması'nda belirtilmiş olan uluslararası hukuk ilkelerine aykırı diğer her çeşit davranış,
- Hangi tür silahlarla olursa olsun eğitim ve tatbikat yapılması,
- Kıyı devletinin savunması veya güvenliği aleyhine bilgi toplanması,
- Kıyı devletinin savunmasına veya güvenliğine zarar vermeyi amaçlayan propaganda faaliyetlerinde bulunulması,
- İnsanlı veya insansız hava vasıtalarının uçurulması, güverteye indirilmesi veya güverteye alınması,
- Kıyı devletinin gümrük, maliye, sağlık ve muhaceret konularına ilişkin kanunlarına ve düzenleyici işlemlerine aykırı olarak ticari eşyanın, fonların (paranın) ve kişilerin gemiye alınması ve gemiden çıkarılması,
- Bu Sözleşme'yi çiğnemek suretiyle denizin isteyerek ve ağır biçimde kirletilmesi,

- Avlanma,
- Araştırma ve numune alma,
- Herhangi bir ulaştırma (ve haberleşme) sisteminin veya kıyı devletinin diğer herhangi bir donanım veya tesisinin işleminin bozulması,
- Geçişle doğrudan herhangi bir ilgisi olmayan diğer davranışlar,

şeklinde sıralanmıştır.

Karasularında seyreden yabancı denizaltılar ve su altı araçları, su üstünden seyretmek ve bayraklarını çekmek zorundadırlar. Aksi davranış geçişin zararsız niteliğini ortadan kaldırır.

Zararsız geçiş hakkından yararlanma konusunda BMDHS, ticaret gemileri ile savaş gemileri arasında bir ayrım gözetmemiştir⁸⁹. Bununla birlikte, geçişin zararsız niteliğinin ortadan kalkması durumunda savaş gemileri lehine bir fark ortaya çıkmaktadır. Şöyle ki; savaş gemisinin, kıyı devletinin karasularından geçiş ile ilgili kurallarına uymaması ve uyması yolunda yapılan çağrıyı dikkate almaması halinde, kıyı devleti, geminin karasularından çıkmasını isteyebilir. Bu hüküm, hem 1958 ve hem de 1982 sözleşmelerinde

⁸⁹ Sözleşme'nin *bütün gemilere uygulanan kurallar* kenar başlıklı 17'nci maddesi "... bütün devletlerin gemileri, ... karasularından zararsız geçiş hakkından yararlanır" hükmünü düzenlemektedir. Bütün gemiler kavramına ticaret gemileri, savaş gemileri ve ticari olmayan amaçlarla kullanılan diğer devlet gemileri girmektedir.

kabul edilmiştir. Kıyı devleti nihayetle savaş gemisinin karasularından çıkmasını diplomatik yoldan isteyebilecektir. Oysa, ticaret gemilerinin karasularından zararsız olmayan bir geçişini önlemek üzere kıyı devleti; geçişi yasaklayabilir veya erteleyebilir veya zararsız geçişle ilgili kendi hukukunun öngördüğü bütün önlemleri alabilir.

Kıyı devletine yargı yetkisi vermeyen BMDHS'nin 31'inci maddesinde bayrak devletinin bir uluslararası sorumluluğundan bahsedilmektedir. Bu sorumluluk ancak uluslararası bir örgüt veya yargı organı önünde ileri sürülebilmektedir. Bu düzenlemeye göre bayrak devleti, bir savaş gemisinin veya ticari olmayan amaçlarla kullanılan başka bir devlet gemisinin, kıyı devletinin karasularından geçişe ilişkin kanun ve düzenlemelerine veya Sözleşme'nin veya uluslararası hukukun öteki kurallarına uymaması sonucu olarak kıyı devletinin uğradığı her çeşit kayıp veya zararın uluslararası sorumluluğunu taşır.

Geçişin zararsızlık niteliğini değerlendirme yetkisinin hangi devlete ait olacağına ilişkin bir hüküm BMDHS'de yoktur. Bununla birlikte, geçişin zararsızlık niteliğinin ortadan kalktığının kıyı devletince değerlendirilmesi makul bir yaklaşım olacaktır. Kuşkusuz bu değerlendirme diğer devletler tarafından tartışılabilecektir⁹⁰.

⁹⁰ Ali Kurumahmut, "Zararsız ve Transit Geçiş", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, S 546, s 60.

3.3.2.2. Boğazlardan Zararsız Geçiş

Açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bir bölümü arasında yer alan ve tümüyle kıyı/kıyıdaş devletlerin karasularına dâhil olup statüsü özel bir sözleşme ile düzenlenmemiş olan bir boğazdan genel geçiş rejimi yukarıda etraflıca incelenen transit geçiştir. Bununla birlikte, uluslararası hukuka transit geçiş rejimini sokan ve onu ilk kez düzenleyen belge olan BMDHS’de bu genel kurala *iki istisna* getirilmiştir. Şöyle ki; transit geçiş kavramı ile tanımlanan bir boğaz, aynı devlete ait bir kıta ülkesi ve bir ada nedeniyle oluşmuşsa ve adanın diğer tarafında ulaştırmaya elverişli bir açık deniz veya münhasır ekonomik bölge kesimi varsa, böyle bir boğazdan geçişte *zararsız geçiş* rejimi uygulanır⁹¹. Keza bir devletin karasularını açık denizin bir bölümüne veya diğer bir devletin münhasır ekonomik bölgesine bağlayan boğazlardan geçişte de *zararsız geçiş* rejimi uygulanır⁹².

Açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bölümü arasında bulunup da bir kıta ve/veya kıta ülkesi ile bu kıtanın karşısında yer alan bir ada nedeniyle oluşan ve kıyıları aynı devletin egemenliğine tâbi olmayan boğazların durumu BMDHS’de ayrıca düzenlenmiş değildir. Diğer bir ifade ile bir

⁹¹ BMDHS md. 38/1, 45/1’a.

⁹² BMDHS md. 45/1b.

ada nedeniyle oluşan ve kıyıları ayrı devletlere ait olan boğazlar, BMDHS’de zararsız geçiş rejiminin uygulanacağı istisnai boğazlar arasında yer almamaktadır. Bu tür boğazlardan geçişte de genel kural olan transit geçiş rejimi uygulanır⁹³.

⁹³ Ege Denizi’nde; Anadolu kıyıları ile Yunanistan’a ait Midilli Adası arasında yer alan Müsellim Boğazı ve Dikili Boğazı, keza Anadolu kıyıları ile Yunanistan’a ait Sakız Adası arasında yer olan Çeşme Boğazı ve Sisam Adası arasında yer alan Dilek Boğazı bu özel duruma örnek olarak verilebilir.

4. MONTRÖ SÖZLEŞMESİ VE KARADENİZ GÜVENLİĞİ

4.1. Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin Değiştirilme Zorunluluğu ve Montrö Boğazlar Konferansı'nın Toplanması

Lozan Boğazlar rejimi bir taraftan askerî ve sivil ayrımı yapmaksızın bütün gemiler ve uçaklar için barışta ve savaşta, denizden ve havadan geçiş ve ulaşım serbestliği ilkesini kabul ederken, diğer taraftan Boğazlar Bölgesi'ni gayri askerî hale getiriyordu. Serbest geçiş ilkesi ve uluslararası denetim sisteminin etkisi altında hazırlanmış olan Lozan rejimi, Boğazlara ilişkin bir kısım yetkileri âkit devletlerin temsilcilerinden oluşan Boğazlar Komisyonu'na devretmişti. Lozan Boğazlar Sözleşmesi hükümleriyle Boğazların askerden arındırılmış olması ve tahkim edilemez bulunması nedeniyle; Türk Boğazları Bölgesi'nde Türkiye'nin egemenlik hakları açıkça sınırlandırılmış, Türkiye ulusal savunması ve güvenliği için tertip ve tedbir alma hakkından mahrum bırakılmıştı. Türkiye'nin egemenliğini kısıtlayan ve Türkiye aleyhine ciddi güvenlik zafiyeti meydana getiren Lozan rejimi, Boğazlardan geçişte herhangi bir sınırlama getirmezken, Karadeniz'e geçmek isteyen savaş gemileri için tonaj sınırlaması getirmiştir.

Milletler Cemiyeti'nin kollektif barış koruma sisteminin Japonya, İtalya ve Almanya'nın saldırgan tutum ve davranışları

yanında bilinen maksat ve niyetleriyle çökmesi sonucu Türkiye, öncelikle Boğazlar Bölgesi'ni silahlandırarak bu bölgedeki askerî pozisyonunu savunulabilir seviyeye getirmeyi zaruri görmekte idi. Boğazların güvenliği için tek güvence olan Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 18'inci maddesi, en azından, uygulanması kuşkulu bir nitelik almaktaydı⁹⁴. 22 Haziran 1936 Pazartesi günü başlayan Montrö Boğazlar Konferansı'nın birinci oturumunda konuşan Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras, Türkiye'nin ve Karadeniz'in güvenliği ile ilgi bir sorun üzerinde çalışacaklarını açıkladıktan sonra *“Türkiye'nin yaralanmaya en açık noktası Boğazlardır. Bunu korumak onun hakkıdır; öteki devletlerin ödevi de bu hakkı desteklemektir.”* hususunu ifade etmiştir⁹⁵.

Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile Türk Boğazları Bölgesi'nin Milletler Cemiyeti'nin garantisi altında askersizleştirilmesi, o günkü şartlar altında ciddi bir tepki görmemişti ve bir bakıma siyasi şartların zorlamasıyla varılan bir sonuç idi. Ancak SSCB, kendi güney tarafının korunmasız oluşunun farkında olarak, Türkiye'nin Boğazlar rejimini değiştirme önerisini kuvvetle desteklemişti⁹⁶. Nitekim Türkiye'nin 10 Nisan 1936'da Lozan Boğazlar

⁹⁴ Meray-Olcay, *a.g.e.*, s 3.

⁹⁵ Meray-Olcay *a.g.e.*, s 26.

⁹⁶ Ference A. Vali, *The Foreign Policy of Turkey-Bridge Across the Bosphorus*, Baltimore 1971, p 170.

Sözleşmesi'nin âkit tarafları ile Sözleşme'yi imzalamış olmalarına rağmen onaylamamış bulunan SSCB ve Yugoslavya'ya gönderdiği notada, Boğazlar rejimi konusunda yeni bir sözleşme yapılmasına ilişkin davette bulunmasının başlıca nedenini, açıkça ortaya çıkan ve Türkiye bakımından olduğu kadar belli ölçüde SSCB bakımından da önem arz eden güvenlik tehlikesi ve riskleri oluşturmaktaydı. Bahse konu nota aynı gün bilgi edinilmesi için Milletler Cemiyeti Genel Sekreterliği'ne ve onun aracılığıyla da Milletler Cemiyeti üyelerine ulaştırıldı. Notada genel güvensizlik durumu ve bazı somut kanıtlarla birlikte Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 18'inci maddesinin uygulanmasını artık bekleme olanaksızlığı özellikle belirtilmekte idi⁹⁷. Lozan Boğazlar rejimini sona erdirmeyi hedefleyen Türkiye'nin bu tek yanlı girişiminin, andlaşmalar hukukunun *rebus sic standibus* doktrinine dayandırıldığı söylenebilir⁹⁸.

Uluslararası barışın ciddi düzeyde bozulmaya başladığını gören Türkiye; Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin egemenliğini açıkça sınırlandıran hükümlerinin değiştirilerek, doğabilecek tehdit ve tehlikeleri önleyen ve Boğazlar Bölgesi üzerindeki egemenliğini tam anlamıyla tesis edebilecek yeni bir sözleşmenin yapılmasını hedeflemişti. 22 Haziran 1936 tarihinde başlayan ve 20 Temmuz

⁹⁷ Meray-Olcay, *a.g.e.*, s 3.

⁹⁸ Turgut Tarhanlı, "Türk Boğazları'nda Denge Rejimi: Hukuki ve Yapısal Bir Değerlendirme", *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayını, İstanbul 2000, s 25.

1936 tarihinde imzalanan senetlere kadar Montrö Konferansı çetin çekişmelere sahne olmuştu⁹⁹. Konferans sırasında Cumhurbaşkanı Atatürk, Başbakan İnönü, Dışişleri Bakanı Tevfik Rüşdü Aras, Bakanlar Kurulu ve Genelkurmay Başkanlığı arasındaki uyum, devlet ve dış politika yönetiminin nasıl olması gerektiğini gösteren çarpıcı bir örnektir. Montrö Konferansı ve Montrö Sözleşmesi, Türkiye Cumhuriyeti'nin anıtsal bir diploması başarısıdır ve nihayet Türkiye'yi Boğazlar üzerinde “hâkim-i mutlak” hale getirmesi bakımından her yönüyle bir üstün diploması örneğidir¹⁰⁰.

4.2. Montrö Sözleşmesi'nde Boğazlardan Geçiş Rejimi ve Karadeniz Güvenliği

Boğazlar genel deyiimiyle ifade edilen Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazı'ndan¹⁰¹ oluşan Türk Boğazları'ndan geçişin tâbi olacağı rejimi düzenleyen son uluslararası belge Montrö Sözleşmesi'dir¹⁰². Sözleşme, Boğazlar Bölgesi'nde Türkiye'nin egemenliğini kısıtlayan ve Türkiye aleyhine ciddi güvenlik zafiyeti meydana getiren Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin yerine geçmek üzere yapılmıştır. Eski Sözleşme'nin

⁹⁹ Korutürk, “Sunuş”, *a.g.e.*, s V.

¹⁰⁰ Ahmet Süha Umar, Kanal İstanbul ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi, İstanbul 2024, s 6, 7.

¹⁰¹ “İstanbul Boğazı” resmî Türkçe metinde “Karadeniz Boğazı” olarak, Fransızca metinde “le Bosphore”, İngilizce metinde ise “the Bosphorus” olarak ifade edilmektedir.

¹⁰² Sözleşme metni için bkz. Düstur, III. Tertip, C 17, s 665; Fransızca ve İngilizce metni için bkz. 173 LNTS, s 215; 31 AJIL 1937, supp.

geçişle ilgili hükümleri ile Türkiye'nin güvenliği için tertip ve tedbir almasını sınırlandıran hükümleri Montrö Sözleşmesi ile kaldırılmıştır. Bununla birlikte, Lozan Barış Andlaşması ile Yunanistan'ın egemenliğine devredilen Boğazönü Adaları'ndan Semadirek ve Limni'nin silahsızlandırılmış statüsü, Lozan Barış Andlaşması'nın 12'nci maddesi ve Montrö Sözleşmesi'ne ekli protokol hükümleri gereğince hâlâ yürürlüktedir¹⁰³.

Montrö Sözleşmesi, dağılan SSCB ve Yugoslavya, Romanya, Bulgaristan, Türkiye, Yunanistan, Fransa, İngiltere¹⁰⁴ ve Japonya arasında 20 Temmuz 1936 tarihinde imzalanmış ve 9 Kasım 1936'da yürürlüğe girmiştir. 89'uncu yılını ikame etmekte olan Sözleşme, Boğazlardan geçişin çok taraflı andlaşmalarla düzenlenmeye başladığı 1841 yılından günümüze kadar geçen 184 yıllık sürecin en uzun dönemini kapsamaktadır. Sözleşme, Lozan Barış Andlaşması'nı imzalamış herhangi bir devletin katılımına açık tutulmuş¹⁰⁵ olup bu haktan yararlanan İtalya 2 Mayıs 1938'de Sözleşme'ye katılmıştır. Japonya ise 8 Eylül 1951'de Sözleşme'yi imzalayan devlet sıfatından doğabilecek tüm hak ve menfaatlerinden vazgeçtiğini bildirmiştir.

¹⁰³ Gündüz, *a.g.e.* s 487.

¹⁰⁴ İngiltere ile birlikte Commonwealth üyesi Avustralya da Sözleşme'yi imzalamıştır.

¹⁰⁵ Sözleşme'nin 27'nci maddesi hükmünce her katılma, diplomasi yoluyla Fransa Cumhuriyeti Hükûmeti'ne, onun aracılığıyla da Yüksek Âkit Taraflara bildirilecek; katılma Fransız Hükûmetine yapılan bildirim tarihinden başlayarak geçerli olacaktır.

Montrö Sözleşmesi'nin birinci özelliği, Lozan Boğazlar rejiminin Türkiye hesabına açık bıraktığı bir boşluğu doldurmasında ve Türkiye Cumhuriyeti'ne büyük bir güvenlik getirmiş bulunmasındadır. Diğer taraftan Sözleşme, uluslararası ilişkilerde siyasi andlaşmaların müzakere ve barışçı yollar ile günün şartlarına daha uygun bir hüviyete sokulabileceğine, tarihte ender rastlanan bir örneği getirmiş olması bakımından dikkate şayandır¹⁰⁶. Sözleşme'nin amacı; *“Boğazlardan geçişi ve gemilerin ulaşımını, Lozan Barış Andlaşması'nın 23'üncü maddesiyle tespit edilen prensibi, Türkiye'nin güvenliği ve Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin güvenliği çerçevesinde koruyacak biçimde düzenlemek”* olarak belirlenmiştir. Âkit devletlerin, 24 Temmuz 1923'te Lozan'da imzalanmış olan Sözleşme'nin yerine koymayı kararlaştırdıkları Montrö Sözleşmesi, yirmi dokuz madde, dört lahika ve bir protokolden oluşmaktadır.

Sözleşme'de Boğazlardan geçiş ve seyrüsefer (ulaşım) serbestîsi; *ticaret gemileri, savaş gemileri ve uçaklar* ayrımı yapılarak düzenlenmiştir. Ayrıca *barış zamanı, Türkiye'nin tarafsız olduğu savaş zamanı, Türkiye'nin muharip olduğu savaş zamanı ve Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidinde maruz görmesi* durumları da ayrı ayrı göz önünde bulundurularak geçiş ve ulaşım düzenlemesi yapılmıştır. Türkiye'nin kendisini yakın savaş tehlikesi ile karşı karşıya sayması durumu, Lozan Boğazlar

¹⁰⁶ Korutürk, *Sunuş, a.g.e.*, s VI.

Sözleşmesi'nde olmayan yeni bir düzenleme olarak Montrö Sözleşmesi'nde yer almıştır.

Başlangıç yürürlük süresi yirmi yıl olarak belirlenen Sözleşme'nin¹⁰⁷, bu sürenin bitim tarihi olan 9 Kasım 1956'dan itibaren sona erdirilme sürecinin başlayabilmesi, âkit devletlerin Sözleşme'yi sona erdirmeye ön bildirim beyanlarına tâbi tutulmuştur¹⁰⁸. Bu süreç bugüne kadar başlatılmamıştır. Bununla beraber, Sözleşme'nin 1'inci maddesinde teyit ve kabul edilen *Boğazlarda denizden geçiş ve ulaşım özgürlüğü ilkesinin* sonsuz bir süresi olacağı hükmü 28'inci maddenin ikinci fıkrası ile belirtilmiştir.

4.2.1. Ticaret Gemileri

Montrö Sözleşmesi'nde ticaret gemilerinin açık bir tanımı yapılmamıştır. Sözleşme'nin 7'nci maddesi; **“Savaş Gemileri”** başlıklı II. Kısım kapsamına girmeyen bütün gemileri ticaret gemisi olarak kabul etmektedir. Sözleşme'nin 8'inci maddesinin göndermede bulunduğu II sayılı Ek' inde (Lahika-II) savaş gemilerinin sınıf ve nitelikleri açıkça tanımlanmaktadır. Bahse konu Lahika, 25 Mart 1936 tarihli Londra Deniz Kuvvetleri

¹⁰⁷ Md. 28/1.

¹⁰⁸ Bahse konu yirmi yıllık sürenin bitiminden iki yıl önce hiçbir âkit devlet Fransız Hükûmeti'ne Sözleşme'yi sona erdirmeye ön bildirimi vermemişse, Sözleşme, sona erdirmeye ön bildiriminin gönderilmesinden başlayarak, iki yıl daha yürürlükte kalacaktır. Bu ön bildirim, Fransız Hükûmeti'nce âkit devletlere iletilecektir (Md. 28/3).

Andlaşması'ndan aynen alınmıştır. Sözleşme'nin lafzına uygun olarak, ticaret gemilerinin geçiş rejimini düzenleyen madde 2-6 hükümleri; savaş gemileri başlıklı Kısım II kapsamına girmeyen bütün gemiler için uygulanacak hükümler olarak düzenlenmiştir. Bir başka deyişle, savaş gemisi grubuna girmeyen tüm gemiler, bu bağlamda devlet gemileri de (ticari amaçla kullanılmasa dahi) ticaret gemisi grubuna girmektedir. Bununla birlikte Sahil Güvenlik yüzer unsurları başta olmak üzere önemli ölçüde modern silahların yanında hava vasıtaları ile de donatılmış olan bazı devlet gemilerinin ticaret gemileri ile aynı şartlarda Boğazlardan geçmesinin öncelikle Sözleşme'nin amacı olmak üzere lafzına ve ruhuna uygun olmayacağı düşünülmektedir¹⁰⁹.

4.2.1.1. Barış Zamanı

Barış zamanında ticaret gemileri, gündüz ve gece, bayrakları ve taşıdıkları yükler ne olursa olsun, uluslararası sağlık kuralları çerçevesinde Türk yasalarıyla konulmuş olan sağlık denetimine tâbi tutulmaları hariç olmak üzere, hiçbir merasime tâbi olmadan, Boğazlardan geçiş ve seyrüsefer tam özgürlüğünden yararlanacaklardır. Ege Denizi'nden veya Karadeniz'den Boğazlara giren her gemi, Boğazların girişine yakın bir sağlık istasyonunda

¹⁰⁹ Bu noktadan hareketle, Karadeniz'e çıkmak isteyen kıyıdaş olmayan devletlerin Sahil Güvenlik gemilerinin Karadeniz'deki tonaj hesaplamasına dâhil edilmesi ile süre sınırlamasına tâbi tutulması değerlendirilmelidir.

duracaktır. Bu denetim, bir temiz sağlık belgesi veya gemide bulaşıcı ve salgın bir hastalık olmadığını doğrulayan bir sağlık bildirisi gösteren gemiler için, gündüz ve gece, mümkün olan azami süratle yapılacak; gemiler Boğazlardan geçişleri esnasında bundan başka durmak zorunda bırakılmayacaklardır. Bu gemiler Boğazların bir limanına uğramaksızın transit (durmaksızın) geçerlerken, alınması öngörülen ve Sözleşme’nin eki olan Lahika-I’de yer alan vergilerden ve harlardan¹¹⁰ başka hiçbir vergi ya da harç demezler¹¹¹.

Lahika-I’de öngörülen vergiler ve harçlar **“Altın-Frank”** esas alınarak saptanmıştır. Verilen hizmetler karşılığı olarak alınacak vergiler ve harçlar Altın-Frank olarak belirlenmiş olmakla birlikte, Altın-Frank’ın değerinin ne olduğu Sözleşme’de açıklıkla tanımlanmamış, belki de tanımlanmasına ihtiyaç duyulmamıştır. Bununla birlikte, **“şimdiki durumda¹¹² 100 kuruş, yaklaşık olarak 2 Altın-Frank 20 santim değerindedir.”** şeklinde Lahika-I’e ilave edilen dip not; Altın-Frank’ın kuralın oluşumu aşamasında ve Sözleşme’nin imza tarihindeki gerçek değerı hakkında bize yol göstermekte, Germinal Frank-Pioncare Frank tartışmalarını önemli

¹¹⁰ Yapılan hizmetin gereği olarak alınabilecek vergiler ve harçlar Lahika-I’de sağlık denetimi (sıhhi kontrol), fener ve şamandıra hizmetleri ile kurtarma (tahlisiye) hizmetleri şeklinde sıralanmıştır. Türk Hükûmeti’nin bu vergilerde ve harçlarda kabul edebileceği indirimler, bayrak ayrımı gözetilmeksizin uygulanacaktır.

¹¹¹ Md. 2/1- 3/1.

¹¹² 20 Temmuz 1936 tarihinde

ölçüde ortadan kaldırmaktadır. Geminin sicile kayıtlı net tonajı üzerinden hesaplanacak Altın-Frank'ın Germinal Frank olması gerektiği konusunda herhangi bir tereddüt yaşamamaktayız¹¹³. Ancak, Altın-Frank hesabının sıhhatli bir şekilde yapılarak Montrö Sözleşmesi hükümlerine uygun bir ücretlendirmeye geçilmesinin önünde hukuki bir engel olmamakla birlikte; yaklaşık son 40 yılda yapılması gerekirken yapılmayan, yapılmaması gerekirken yapılan işlem ve uygulamalardan kaynaklanabilecek zafiyet ile kaybedilmiş zemini tekrar elde edebilecek kademeli bir geçiş politikası ile stratejik eylem planına da ihtiyaç olduğu değerlendirilmektedir.

Bilindiği gibi, Montrö Sözleşmesi kapsamında Türk Boğazları Bölgesi'nden yapılan geçişler uğraksız (durmaksızın) gemi geçişleridir. Altın-Frank'ın yanlış ve/veya eksik hesaplanmasından kaynaklanabilecek ve Türkiye için ekonomik

¹¹³ Son dönemde, Altın-Frank uygulamasına ilişkin sonuç odaklı, kapsamlı ve yol gösterici çalışmalar yapmış olan Cihat Yayıcı'nın bu konudaki tespit, görüş ve değerlendirmeleri için bkz. Yayıcı, C., *Montrö Sözleşmesi Hükümleri Çerçevesinde Altın Frank Uygulamasına İlişkin Tartışmaların Değerlendirilmesi*, Bilge Stratejisi, Cilt 5, Sayı 8, s 149-167. Bu konudaki hesaplamalarda yapılan yanlışlıkları da içeren ayrıntılı bir inceleme için bkz. Tahir Çağa, *Gemilerden Altın Frank Esası Üzerinden Alınan Resimlere Dair*, Deniz Hukuku Derneği, İstanbul 1982. Bahse konu incelemede Merhum Prof. Dr. Tahir Çağa yapılması gerekeni özetle; ... *Lahika-I'de Altın Frank ile tayin ve tespit edilmiş olan rüsum ve tekalifin geminin tonajına göre tespit edilecek altın gram miktarının tahakkuk günü bir gram altının serbest piyasadaki fiyatı ile çarpılmasından ibarettir...* şeklinde ifade etmektedir. Bu konudaki diğer bir inceleme için ayrıca bkz. Kutluk, a.g.e., s 298-303.

değeri yüksek olan kayıplar ve zararlar değerlendirilirken uğraksız gemi geçişleri hesaplamaya ve uygulamaya dahi edilmeli, Altın-Frank uygulamasına uğraksız geçiş yapan gemiler tâbi tutulmalıdır. Lahika-I'nın 2'nci maddesine göre, alınacak vergiler ve harçlar, ***Boğazlardan bir gidiş-dönüşü kapsayan geçişe uygulanacaktır.*** Diğer bir ifade ile Ege Denizi'nden Karadeniz'e bir geçiş ve Ege Denizi'ne doğru dönüş yolculuğu veya Karadeniz'den Ege Denizi'ne doğru Boğazlardan bir geçiş ve bunun ardından da Karadeniz'e dönüş yolculuğu ücret hesaplanmasında bir geçiş olarak kabul edilecektir. Bununla birlikte, bir ticaret gemisi, gidiş yolculuğu için Boğazlara girdiği tarihten başlayarak altı aydan çok bir süre sonra, duruma göre, Ege Denizi'ne veya Karadeniz'e dönmek üzere Boğazlardan yeniden geçerse, bu gemi, bayrak ayrımı yapılmaksızın, yukarıda bahse konu vergiler ve harçları ikinci kez ödemekle yükümlü tutulabilecektir. Lahika-I'nın 3'üncü maddesine göre, bir ticaret gemisi gidiş geçişinde dönmeyeceğini bildirirse sağlık denetimi hariç öngörülen vergiler ve harçlar bakımından tarifenin yalnız yarısını ödemesi gerekecektir.

Kılavuzluk ve römorkaj (römorkörcülük, diğer bir ifade ile yedekleme) isteğe bağlıdır. Ticaret gemilerinin acentesi veya kaptanının bu hizmetleri talep etmeleri ve Türk makamlarınca anılan hizmetlerin yerine getirilmesi halinde ücret alınabilecektir.

Bahse konu ihtiyari hizmetler için alınacak ücretlerin miktarı belirli periyotlarla Türk Hükûmeti’nce yayınlanacaktır¹¹⁴.

Türk Boğazları’nda kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri, gemi trafik hizmetleri bütünlüğü içerisinde ve onun ayrılmaz bir parçası olarak, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne verilmektedir¹¹⁵.

Kılavuzluk hizmetleri boyutuyla İstanbul Boğazı gemi geçiş istatistikleri ortalaması esas alındığında:

- 2004-2024 yıllarında (21 yıllık dönem); geçiş yapan gemilerin yaklaşık %60’ını uğraksız gemi geçişleri oluşturmuş, uğraksız geçiş yapan gemilerin yaklaşık %45’i kılavuz kaptan almış, 150 m ve üzeri geçiş yapan gemilerin kılavuz kaptan alma oranı %87 olarak gerçekleşmiştir.
- 2020-2024 yıllarında (son 5 yıllık dönem); geçiş yapan gemilerin %61,6’sını uğraksız gemi geçişleri oluşturmuş, uğraksız geçiş yapan gemilerin %53,5’i kılavuz kaptan

¹¹⁴ Lahika-I/md. 5.

¹¹⁵ 14/4/1341 tarihli ve 618 sayılı Limanlar Kanunu’na, 4/7/2024 tarihli ve 7519 sayılı Kanunla ilave edilen Ek Madde 1’in ikinci fıkrası “İstanbul ve/veya Çanakkale Boğazlarından geçiş esnasında verilecek kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının belirlediği usul ve esaslar dâhilinde Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından yürütülür. Bu konuda gerçek veya özel hukuk tüzel kişileri yetkilendirilemez veya hizmet alımı yapılamaz.” hükmünü düzenlemektedir.

almış, 150 m ve üzeri geçiş yapan gemilerin kılavuz kaptan alma oranı %97,7 olarak gerçekleşmiştir.

- 2024 yılında; geçiş yapan gemilerin %61,6'sını uğraksız gemi geçişleri oluşturmuş, uğraksız geçiş yapan gemilerin %52,4'ü kılavuz kaptan almış, 150 m ve üzeri geçiş yapan gemilerin kılavuz kaptan alma oranı %98,4 olarak gerçekleşmiştir.

Römorkörcülük hizmetleri boyutuyla (refakat römorkörü ve yedekli geçiş) İstanbul Boğazı gemi geçiş istatistikleri esas alındığında;

- 2004-2008 yılları (5 yıllık dönem) yıllık ortalamasına göre 771 gemi römorkör refakati almıştır.
- 2004-2013 yılları (10 yıllık dönem) yıllık ortalamasına göre 765 gemi römorkör refakati almıştır.
- **2024 yılında 8061 gemi römorkör refakati almıştır.**
- 2004-2024 yılları (21 yıllık dönem) yıllık ortalamasına göre yedekli geçiş sayısı 96 olarak gerçekleşmiştir.

Kılavuzluk hizmetleri boyutuyla Çanakkale Boğazı gemi geçiş istatistikleri ortalaması esas alındığında:

- 2004-2024 yıllarında (21 yıllık dönem); geçiş yapan gemilerin yaklaşık %61'ini uğraksız gemi geçişleri oluşturmuş, uğraksız geçiş yapan gemilerin yaklaşık %26'sı kılavuz kaptan almış, 150 m ve üzeri geçiş yapan

gemilerin kılavuz kaptan alma oranı %64,4 olarak gerçekleşmiştir.

- 2020-2024 yıllarında (son 5 yıllık dönem); geçiş yapan gemilerin %54,3'ünü uğraksız gemi geçişleri oluşturmuş, uğraksız geçiş yapan gemilerin %33'ü kılavuz kaptan almış, 150 m ve üzeri geçiş yapan gemilerin kılavuz kaptan alma oranı %75 olarak gerçekleşmiştir.
- 2024 yılında; geçiş yapan gemilerin %55,7'sini uğraksız gemi geçişleri oluşturmuş, uğraksız geçiş yapan gemilerin %29,3'ü kılavuz kaptan almış, 150 m ve üzeri geçiş yapan gemilerin kılavuz kaptan alma oranı %70,9 olarak gerçekleşmiştir.

Çanakkale Boğazi'nda 2024 yılında 2482 gemi römorkör refakati almış; 2004-2024 yılları (21 yıllık dönem) yıllık ortalamasına göre yedekli geçiş sayısı 132 olarak gerçekleşmiştir.

4.2.1.2. Türkiye'nin Tarafsız Olduğu Savaş Zamanı

Montrö Sözleşmesi'nin 4'üncü maddesine göre, savaş zamanında Türkiye savaştan değilse, ticaret gemileri, bayrakları ve yükleri ne olursa olsun, barış zamanı için öngörülen koşullar çerçevesinde Boğazlardan geçiş ve seyrüsefer özgürlüğünden yararlanacaklardır. Bu durumda da kılavuzluk ve römorkörcülük isteğe bağlı kalmaktadır.

4.2.1.3. Türkiye'nin Muharip Olduğu Savaş Zamanı

Montrö Sözleşmesi'nin 5'inci maddesine göre, savaş zamanında Türkiye savaşırsa, Türkiye ile savaş durumunda olan bir devlete ait ticaret gemileri Boğazlardan geçemezler. Tarafsız devletlere ait ticaret gemileri, Türkiye ile harp halinde olan devlete (Türkiye'nin düşmanına) hiçbir biçimde yardım etmemek koşuluyla Boğazlardan geçiş ve ulaşım özgürlüğünden yararlanabilirler. Gerek *düşmana hiçbir biçimde yardım etmemek* koşulu, gerekse Türkiye'nin savaşıyor bir devlet olarak başta Birleşmiş Milletler Andlaşması olmak üzere *savaş hukukundan kaynaklanan hakları*; Türkiye'ye, geçiş yapan gemilerin taşıdıkları yükleri kontrol etme, dolayısıyla harp kaçağı olan malları zapt ve müsadere etme hakkı vermektedir. Bu durumda gemilerin Boğazlara gündüz girmeleri ve geçişlerini her seferinde Türk makamlarınca gösterilecek yoldan yapmaları gerekir.

4.2.1.4. Türkiye'nin Pek Yakın Bir Savaş Tehlikesi Tehdidine Maruz Kalması Durumu

Montrö Sözleşmesi'nin 6'ncı maddesine göre, Türkiye'nin kendisini yakın savaş tehlikesi tehdidi ile karşı karşıya sayması durumunda da ticaret gemileri, barış zamanı için öngörülen düzen uyarınca Boğazlardan geçebileceklerdir. Ancak gemilerin Boğazlara gündüz girmeleri ve geçişlerini her seferinde Türk

makamlarınca gösterilen yoldan yapmaları gerekir. Kılavuzluk bu durumda zorunlu kılınabilecek, ancak ücrete bağlı olmayacaktır.

4.2.2. Savaş Gemileri

Savaş gemilerinin geçiş rejimine ilişkin Sözleşme hükümleri madde 8-22'de (toplam 15 madde) ve Lahika 2, 3 ve 4'te düzenlenmiştir. Sözleşme'nin 8'inci maddesine göre, savaş gemileri ve bu gemilerin nitelikleriyle tonajlarının hesabı için uygulanacak tanımlama, Sözleşme'nin ikinci lahikasında yer alan tanımlamadır. Gemilerin tonajlarının hesabı için uygulanacak bahse konu tanımlama (*standart su taşıırımı*¹¹⁶), 25 Mart 1936 tarihli Londra Deniz Kuvvetleri Andlaşması'ndan aynen alınmış olan Lahika-2 ile birlikte mütalaa edilmelidir. Sözleşme'nin 24'üncü maddesi hükmünce Türk Hükûmeti, savaş gemilerinin Boğazlardan geçişine ilişkin her hükmün yürütülmesine nezaret edecek; yabancı bir deniz kuvvetinin Boğazlardan geçeceği kendisine bildirilir bildirilmez, bu kuvvetin kuruluşunu, tonajını, Boğazlara giriş için öngörülen tarihi ve gerekirse olası dönüş tarihini âkit devletlerin Ankara'daki temsilciliklerine bildirecektir.

¹¹⁶ Standart su taşıırımı ifadesi; Fransızca metinde "deplacement-typ", İngilizce metinde "standart displacement", resmî Türkçe metinde ise "maimahreç esası" şeklinde yer almaktadır.

4.2.2.1. Barış Zamanı

Sözleşme'nin toplam 11 maddesi (madde 8-18) savaş gemilerinin barış zamanı rejimini düzenlemektedir. Amacı, Boğazlardan geçişi ve gemilerin ulaşımını Türkiye'nin güvenliği ve Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin bu denizdeki güvenlikleri çerçevesinde koruyacak şekilde düzenlemek olan Sözleşme; Boğazlardan geçiş ve Karadeniz'de bulunabilecek yabancı deniz kuvvetleri bakımından bazı sınırlamalar getirmektedir. Bahse konu sınırlamalar; Türk Boğazları Bölgesi'nde deniz ulaştırması amacıyla kullanılan toplam 164 millik su yolundan savaş gemilerinin **uğraksız (durmaksızın)** geçişlerini düzenlerken Türkiye'nin güvenliğini, Karadeniz'de ise Türkiye ile birlikte diğer kıyıdaş devletlerin güvenliklerini ön planda tutacak şekilde dizayn edilmiştir.

4.2.2.1.1. Boğazlardan Geçiş İlişkin Sınırlamalar

Sözleşme barış zamanında Boğazlardan geçiş yapacak savaş gemileri için **sınıf, tonaj** ve **sayı** sınırlaması getirmiş ve bu gemilerin geçişlerini ön bildirimde bulunma koşuluna bağlamıştır. Sözleşme, her sınıf savaş gemisine Boğazlardan geçiş hakkı tanımamış, bu haktan yararlanacak savaş gemilerinin geçişlerini bazı kayıt ve sınırlamalara tâbi tutmuştur. Sözleşme'nin 10'uncu maddesine göre; barış zamanında, *hafif su üstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemiler* ister Karadeniz'e kıyıdaş

olan ister olmayan devletlere bağılı bulunsunlar, bayrakları ne olursa olsun, Boğazlara Sözleşme’de öngörülen koşullar içinde girerlerse, hiçbir vergi ve harç ödemeksizin Boğazlardan geçiş özgürlüğünden yararlanacaklardır. Savaş gemileri Boğazlara gündüz girebilirler¹¹⁷. Sözleşme’nin 15’inci maddesine göre, Boğazlar Bölgesi’nden uğraksız geçiş halinde bulunan savaş gemileri taşımakta olabilecekleri *uçakları*¹¹⁸ hiçbir durumda kullanamayacaklardır.

Sözleşme’nin 13’üncü maddesine göre, savaş gemilerinin barış zamanında Boğazlardan geçmesi için, Türk Hükûmeti’ne diplomatik yoldan bir ön bildirimde bulunulması gerekmektedir. Bu ön bildirimin normal süresi sekiz gündür. Ancak, Karadeniz’e kıyıdaş olmayan devletler için bu sürenin on beş güne çıkarılması arzuya şayan sayılmaktadır. Bu ön bildirimde gemilerin gidecekleri yer, adı, tipi, sayısı ile gidiş için ve gerekirse dönüş için geçiş tarihleri belirtilecektir. Her tarih değişikliğinin üç günlük yeni bir ön bildirim konusu olması gerekmektedir. Ayrıca Boğazlara girişin, ilk ön bildirimle belirtilen tarihten başlayarak beş günlük bir süre içinde yapılması gerekmektedir. Bu sürenin bitiminden sonra, ilk ön bildirim için olan koşullar içinde yeni bir ön bildirimde bulunulması gerekecektir. Geçiş sırasında deniz kuvvetinin komutanı, durmak

¹¹⁷ Uygulamada *Boğazlara gündüz girme* terimi, boğazlardan birinden içeri girme biçiminde yorumlanmaktadır.

¹¹⁸ Orijinal Fransızca metinde *aeronefs*, İngilizce metinde *aircrafts* şeklinde geçen bu ifade resmî Türkçe metinde *hava sefineleri* şeklinde ifade edilmektedir.

zorunda olmaksızın, Çanakkale Boğazı veya İstanbul Boğazı'nın girişindeki bir işaret istasyonuna, komutası altında bulunan kuvvetin tam kuruluşunu bildirmekle mükelleftir.

Sözleşme'nin 9'uncu maddesine göre, taşıdığı yük sıvı olsun veya olmasın, yakıt taşımak için özellikle yapılmış deniz kuvvetleri bağıslı yardımcı gemiler, yukarıda bahse konu ön bildirim koşuluna bağıslı tutulmayacaklardır. Anılan yardımcı gemiler, Boğazları tek başlarına geçmek koşuluyla Sözleşme'nin 14 ve 18'inci maddelerinde yer alan Boğazlar Bölgesi ve Karadeniz'e ilişkin tonaj sınırlaması hesabına dâhil edilmeyeceklerdir. Bununla birlikte, bu gemiler öteki geçiş koşulları bakımından savaş gemileri gibi işlem görecektir¹¹⁹.

Yukarıdaki sınırlamaların dışında Sözleşme'nin 14'üncü maddesi uyarınca savaş gemilerinin tonajları ve sayıları da sınırlanmıştır. Bu madde hükmüne göre; Boğazlardan geçiş halinde bulunabilecek bütün yabancı deniz kuvvetlerinin en yüksek toplam tonajı 15.000 tonu aşmayacak ve bu kuvvet dokuz gemiden çok gemi içermeyecektir. Yine aynı maddeye göre; Karadeniz'e kıyıdaş olsun veya olmasın Boğazlardaki bir limanı ziyaret eden yabancı devlet savaş gemileri ile geçiş sırasında bir hasara uğramış olan savaş gemileri bu tonaja katılmayacaktır. Hasara uğrayan gemiler

¹¹⁹ Yardımcı sınıf gemiler bahse konu istisnai haktan, silahları su üstü hedeflerine karşı en çok 105 milimetre çapında iki toptan, hava hedeflerine karşı en çok 75 milimetre çapında iki silahtan çok değilse yararlanabileceklerdir.

tamirat esnasında, Türkiye tarafından yayımlanan özel güvenlik hükümlerine bağlı tutulacaklardır. Sözleşme'nin 11'inci maddesi hükmünce, bu kayıt ve sınırlamalardan gemilerin tonaj ve sınıfı ile ilgili olanlar, Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin *hattıharp gemilerinin* geçişinde uygulanmayacaktır. Karadeniz'e kıyıdaş devletler, öngörülen tonajdan yüksek bir tonajda bulunan *hattıharp gemilerini*¹²⁰ Boğazlardan geçirebileceklerdir. Diğer bir ifade ile Karadeniz'e kıyıdaş devletler 15.000 toplam tonajı aşan ve Sözleşme'de nitelikleri tanımlanan gemilerini Boğazlardan geçirebileceklerdir. Şu koşulla ki bu gemiler Boğazları ancak tek başlarına ve en fazla iki refakat gemisi eşliğinde geçeceklerdir. Hattıharp gemileri Sözleşme'nin eki olan Lahika-2'de tanımlanmaktadır. Uçak gemilerinin hattıharp gemisi tanımı kapsamında olmadıkları konusunda herhangi bir tereddüt yoktur.

Kıyıdaş olmayan devletlerin yanında Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin uçak gemilerinin de Boğazlardan geçmesini yasaklayan Sözleşme, anılan devletlere ait denizaltıların ise bazı istisnai durumlarda Boğazlardan geçmesine müsaade etmektedir. Sözleşme'nin 12'nci maddesine göre, Karadeniz'e kıyıdaş devletler, bu deniz dışındaki tersanelerde yaptırdıkları veya satın aldıkları denizaltılarını, tezgâha koyuştan ya da satın alıştan Türkiye'ye vaktinde haber verilmişse, deniz üslerine katılmak üzere

¹²⁰ Fransızca metinde *balimenis de ligne*, İngilizce metinde *capital ships* şeklinde ifade edilmektedir.

Boğazlardan geçirme hakkına sahiptirler. Bahse konu devletler denizaltılarını, yine bu konuda ayrıntılı bilgiler zamanında Türkiye'ye verilmek koşuluyla bu deniz dışındaki tersanelerde onarılmak üzere Boğazlardan geçirebileceklerdir. Her iki durumda da denizaltıların gündüz ve su üstünden seyretmeleri ve Boğazlardan tek başlarına geçmeleri gerekmektedir. Belirtilen bu istisnai durumlar dışında denizaltıların Boğazlardan geçmeleri yasaklanmıştır.

Sözleşme'nin 16'ncı maddesi hükmünce, Boğazlarda uğraksız geçiş yapmakta olan savaş gemileri, hasar veya geminin teknik yönetimine bağlı olmayan deniz arızası durumları hariç olmak üzere, geçişleri için gerekli olan süreden daha uzun bir süre Boğazlarda kalmayacaklardır. Sözleşme'nin 17'nci maddesine göre yukarıda ifade edilen Sözleşme hükümleri, herhangi bir tonajda veya kuruluştaki bir deniz kuvvetinin, Türk Hükûmeti'nin daveti üzerine Boğazlardaki bir limana sınırlı bir süre için nezaket ziyaretinde bulunmasına hiçbir biçimde engel değildir.

4.2.2.1.2. Karadeniz'e İlişkin Sınırlamalar ve Karadeniz Güvenliği

Sözleşme barış zamanında Karadeniz'in açık deniz serbestîlerinden istifade edebilecek savaş gemileri için *sınıf, tonaj ve süre* sınırlaması getirmiştir. Sözleşme'nin 10'uncu maddesi hükmünce, barış zamanında, Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin sadece hafif suüstü gemileri, küçük savaş gemileri ve

yardımcı gemileri Boğazlardan kuzeye geçiş yapıp Karadeniz'e açılabilirler; Karadeniz'de en fazla kalabilecekleri 21 günün sonunda Boğazlardan Ege Denizi'ne döneceklerdir. Bunların dışında kalan herhangi bir sınıf savaş gemisinin, örneğin; denizaltıların ve uçak gemilerinin Karadeniz'e geçme imkânı yoktur. Bu sınırlamaların dışında Sözleşme'nin 18'inci maddesi tonaj ve süre bakımından da sınırlamalar getirmiştir.

4.2.2.1.2.1. Kıyıdaş Olmayan Devletlerin Karadeniz'de Bulundurabilecekleri Toplam Tonaj

Sözleşme'nin 18'inci maddesine göre, Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin barış zamanında bu denizde bulundurabilecekleri gemilerin toplam tonajı 30.000 tonu aşmayacaktır. Ancak, herhangi bir anda, Karadeniz'in en güçlü donanmasının tonajı, Sözleşme'nin imza tarihinde bu denizde en güçlü olan donanmanın tonajını¹²¹ en az 10.000 ton aşarsa¹²²,

¹²¹ Sözleşme'nin imzalandığı tarih olan 20 Temmuz 1936'da SSCB 60 000 tonluk bir donanmaya sahipti.

¹²² Ocak 1992 itibariyle dağılan SSCB'nin Karadeniz donanmasının toplam tonajı 105.000 ton idi. Dağılan SSCB Karadeniz donanmasının RF ile Ukrayna arasında paylaşılması öngörülmüş ve bu maksatla 9 Haziran 1995'te Sochi'de iki devlet arasında paylaşım konusundaki temel esasları belirleyen bir anlaşma imzalanmıştır. Buna göre; Karadeniz donanmasına mensup gemilerin %81,7'sinin RF'ye, %18,3'ünün Ukrayna'ya verilmesi, RF Karadeniz donanmasının ana üssünün Sivastopol olması ve RF'nin Kırım'daki diğer üs ve limanlardan faydalanması kabul edilmiştir. Sochi Anlaşmasını müteakip, zamanın RF Devlet Başkanı Boris Yeltsin ve Başbakanı Çernomirdin'in Mayıs 1997 sonunda Kiev'i

30.000 tonluk toplam tonaj aynı ölçüde artacak ve en çok 45.000 ton olabilecektir. Bununla beraber, Karadeniz’e kıyıdaş olmayan devletlerden herhangi birinin bu denizde bulundurabileceği tonaj, yukarıda öngörülen toplam tonajın üçte ikisiyle sınırlandırılmış bulunmaktadır. Bu amaçla; Karadeniz’e kıyıdaş devletler, her yılın 1 Ocak ve 1 Temmuz tarihlerinde, Karadeniz’deki donanmasının toplam tonajını Türk Hükûmeti’ne bildirecek, Türk Hükûmeti de topladığı bu bilgileri âkit taraflara iletcektir. Karadeniz’de en güçlü donanmaya sahip olan RF, 1 Temmuz 2005 bildiriminde olduğu gibi, 1 Ocak 2006 tarihi itibariyle de Karadeniz donanmasının toplam tonajını 73.500 ton olarak bildirmişti. Bu itibarla, anılan tarih için ve barış şartlarında, Karadeniz’de bulunabilecek kıyıdaş olmayan devletlerin en yüksek toplam tonajı 43.500 ton seviyesine inmiş olup tek bir devlet ise bu tonajın üçte ikisi düzeyinde, yani toplam tonajı 29.000 ton olan bir kuvveti Karadeniz’de bulundurabilecekti¹²³.

ziyaretleri sırasında, Karadeniz donanması ile ilgili olarak RF ile Ukrayna arasında 28 Mayıs 1997’de imzalanan üç ayrı anlaşma ile Karadeniz donanmasının paylaşımı ve Sivastopol’ün statüsü konusundaki tüm detaylar karara bağlanmıştır. Bu anlaşmalar ile RF Karadeniz donanması Sivastopol’ün üs imkânlarından kira karşılığında 20 yıllık bir süre için yararlanacak ve Karadeniz donanması, RF ve Ukrayna donanmaları olarak resmen yeni kimliklerine kavuşacaktı. Anlaşma ile esasen daha önce ‘*De Facto*’ RF kontrolünde olan donanmanın statüsünde, RF lehine hukuki bir boyut kazandırılmıştır.

¹²³ Yazılı ve görsel medyada yer alan haberlere göre Rusya-Ukrayna Savaşı’nda Moskova gemisi dâhil 15’den fazla gemisini kaybeden RF Karadeniz donanmasının toplam tonajı hakkındaki belirsizlik devam

Yukarıdaki tonaj sınırlamasına Sözleşme bir istisna getirmiştir. Buna göre; Karadeniz’e kıyıdaş olmayan bir ya da birkaç devlet, insancıl amaçlarla, toplamı 8.000 tonu aşmayacak bir deniz kuvvetini ön bildirim gerektirmeksizin bu denize yollayabilirler. Geçerli olan toplam tonaj dolmamışsa ve gönderilmesi istenilen kuvvetlerle bu toplam tonaj aşılmayacaksa, Türk Hükûmeti, kendisine yapılan talebi aldıktan sonra en kısa süre içinde bunların geçişine izin verecektir. Bahse konu toplam tonaj yapılan geçişler nedeniyle daha önce kullanılmış bulunuyorsa veya gönderilmek istenen kuvvetlerle bahse konu toplam tonaj aşılabarsa, Türk Hükûmeti, bu izin isteminden Karadeniz’e kıyıdaş devletleri hemen haberdar edecektir. Karadeniz’e kıyıdaş devletler, kendilerine bildirilen bu duruma yirmi dört saat içinde itiraz etmezlerse, Türk Hükûmeti en geç kırk sekiz saat içinde ilgili devletlere kararını bildirecektir. Karadeniz’e kıyıdaş olmayan devletlerin deniz kuvvetlerinin Karadeniz’e bundan sonraki her geçişi, kullanılabilir toplam tonajın sınırları içinde yapılacaktır.

etmektedir. Bu tonajın analizi ileride “5.6.2. *Karadeniz'deki Tonaj Durumu*” başlığı altında yapılmaktadır.

4.2.2.1.2.2. Karadeniz’e Kıyısı Bulunmayan Devletlerin Savaş Gemilerinin Bu Denizde Kalabilecekleri Süre

Karadeniz’de bulunmalarının amacı ne olursa olsun, Karadeniz’e kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemileri bu denizde yirmi bir günden fazla kalamayacaklardır.

4.2.2.1.2.3. Türkiye’nin Sorumluluğu ve Sınırlamaların Karadeniz Güvenliğine Etkisi

Türk Hükûmeti, Boğazlardan geçiş ve Karadeniz’deki yabancı deniz kuvvetleri ile ilgili istatistikleri toplamak, gerekli bilgileri âkit devletlerin Ankara’daki temsilcilerine vermek, ayrıca savaş gemilerinin Boğazlardan geçişine ilişkin her hükmün yürütülmesine nezaret etmekle yükümlüdür. Türkiye, belirtilen sınıf ve tonajlar dışında bir ön bildirimle karşılaştığında, bu ön bildirimle Sözleşme hükümlerine göre uygun cevabı verme hakkına sahiptir. Karadeniz’de 21 günlük azami kalış süresinin aşılmasına ilişkin talepler de hiçbir şekilde kabul edilmemelidir. Hangi şartlarda olursa olsun, Sözleşme hükümleri haricinde özel bir uygulamaya gidilmesinin söz konusu dahi edilmemesi gerekir. Sınıf, tonaj ve süre sınırlamasına ilişkin tutulmakta olan kayıtlara *herhangi bir yolla ve herhangi bir şekilde* Karadeniz’e giriş-çıkış yapan savaş gemileri de dâhil edilmeli; âkit devletlerin Ankara’daki temsilciliklerine bu bilgiler de verilmelidir. Türk Hükûmeti,

Sözleşme'nin 18'inci maddesi ile düzenlenen Karadeniz'e ilişkin sınırlamaların titiz bir takipçisi olmalıdır. Nehir, kanal veya başkaca herhangi bir yolla yapılabilecek intikallerin Karadeniz'in hukuki statüsünde değişiklik meydana getirmesine müsaade edilmemelidir.

Montrö Sözleşmesi'nin getirmiş olduğu sınırlamalar çerçevesinde ve 1 Ocak 2006'daki tonaj verilerine göre; Karadeniz'e kıyısı olmayan bir devletin, sadece hafif suüstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı sınıf gemilerinden oluşan en fazla 29.000 tonluk bir deniz kuvveti, yirmi bir günlük süre sınırlamasına riayet ederek Karadeniz'de bulunabilecektir. Karadeniz'e/RF'ye yönelik politik ve askerî hedefleri olan kıyıdaş olmayan bir devletin, böylesine sınırlı bir kuvvet ve 21 günlük süre sınırlaması ile bu denizde hedeflenen düzeyde varlık gösteremeyeceği de aşîkârdır. Sözleşme'ye göre Karadeniz, kıyıdaş olmayan devletlerin *uçak gemileri, hattıharp gemileri* ve *denizaltılarına* kapalı tutulmuştur. Bu statü, Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin karasuları dışındaki açık deniz alanlarında, savaş gemilerinin ulaştırma hakları başta olmak üzere açık deniz serbestilerine getirilen ve dünyada başka bir örneği bulunmayan özel ve istisnai bir uygulama niteliğindedir. *Sınıf, tonaj* ve *süre* sınırlaması olmaksızın yeterli güçte bir deniz kuvvetini Karadeniz'de bulundurmak ve Karadeniz'in açık deniz alanlarındaki serbestîlerden deniz hukuku çerçevesinde

yararlanmak isteyen kıyıdaş olmayan bir devletin önündeki tek engel Montrö Sözleşmesi'dir.

4.2.2.2. Türkiye'nin Tarafsız Olduğu Savaş Zamanı

Türkiye'nin tarafsız olduğu savaş zamanında savaş gemilerinin geçiş rejimi Sözleşme'nin 19'uncu maddesinde düzenlenmektedir. Savaş zamanında, Türkiye savaştan değilse, savaş gemileri barış zamanı için belirtilen koşullar çerçevesinde Boğazlardan tam bir geçiş ve ulaşım serbestliğinden yararlanacaklardır. Bununla birlikte, savaştan herhangi bir devletin savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesi yasaklanmıştır¹²⁴. Ancak, Karadeniz'e kıyısı olsun veya olmasın, savaştan bir devlete ait olup da savaşın başlangıcında üs ve limanlarından (bağlama limanlarından) ayrılmış bulunan savaş gemileri, üs ve limanlarına (bağlama limanlarına) dönmek üzere Boğazlardan geçiş yapmak hakkına sahiptirler. Bu gemiler geçişleri süresince, deniz harp hukukunun savaştan devletlere tanıdığı zapt ve müsadere hakkı ile muayene hakkını icra etmeleri veya diğer herhangi bir düşmanca eylemde bulunmaları yasaklanmıştır (madde 19, fıkra 5).

¹²⁴ Sözleşme'nin barış zamanı için öngördüğü rejimin ilk uygulanması, II. Dünya Savaşı'nın başladığı 1 Eylül 1939 tarihine kadar sürmüştür. Savaşın başlangıcından Türkiye'nin Almanya'ya savaş ilan ettiği 23 Şubat 1945 tarihine kadar, Türkiye'nin tarafsız olduğu savaş zamanı için öngörülen rejimi düzenleyen 19'uncu madde hükmü uygulanmıştır. Bu çerçevede, Bulgaristan'ın 13 Temmuz 1941'de İtalya'dan aldığı 3 muhribin Karadeniz'e geçişine Türkiye tarafından izin verilmemiştir (*Cumhuriyet*, 21 Eylül 1944).

Sözleşme'nin 19'uncu maddesi Türkiye'ye yetki ve inisiyatif vermemekte olup 24'üncü madde hükmü çerçevesinde yükümlülük yüklemektedir.

Rusya Federasyonu ile Ukrayna arasındaki silahlı çatışmanın (savaşın) devam ettiği bugünkü şartlarda;

- Rusya Federasyonu ve Ukrayna savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesi Montrö Sözleşmesi ile yasaklanmıştır (madde 19, fıkra 2).
- Rusya Federasyonu ve Ukrayna'nın ana üslerinden veya bağlama limanlarından ayrılmış bulunan savaş gemileri, üs ve limanlarına dönmek amacıyla ve bir defaya mahsus olmak üzere Boğazlardan geçebilirler (madde 19, fıkra 4).

Montrö Sözleşmesi, Boğazların savaşan devletlerin savaş gemilerine kapalı olması kuralına iki istisna getirmiştir. Bunlar; Milletler Cemiyeti Misakı'ndan doğan hak ve yükümlülüklerin yerine getirilmesi amacıyla savaşan devletlerin savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesi ile Türkiye'yi bağlayan karşılıklı yardım andlaşmasına taraf olan savaşan herhangi bir devletin savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesidir.

4.2.2.2.1. Milletler Cemiyeti Misakından Doğan Yükümlülükler

Milletler Cemiyeti Konseyi'nin almış olduğu bir karar uyarınca ortak bir harekate katılan devletlerin savaş gemileri, bu devletler savaşı devlet statüsünde dahi olsa Boğazlardan geçebilirler¹²⁵. Ancak, Milletler Cemiyeti'nin 19 Nisan 1946 tarihinden itibaren hukuken ortadan kalkmış olması ve Birleşmiş Milletler ile arasında bir halefiyet (ardıllık) durumunun bulunmaması nedeniyle, yukarıdaki hükmün uygulanma imkânı kalmamıştır. Bununla beraber, Montrö Sözleşmesi'ne taraf olan devletlerin hepsi sonraki tarihli bir andlaşma olan Birleşmiş Milletler Andlaşması'na¹²⁶ da taraftırlar. Andlaşma'nın 25'inci maddesi ile Teşkilat Üyeleri, Güvenlik Konseyi'nin almış olduğu kararları kabul etmek ve uygulamakla yükümlüdürler. Andlaşma'nın *Barişın Tehdidi, Bozulması ve Saldırı Fiili Halinde Yapılacak Hareket* başlıklı VII. Bölümündeki uygulamalar kapsamında, BM Üyeleri, Güvenlik Konseyi tarafından kararlaştırılan tedbirlerin yürütülmesine yardım etme yükümünü yüklenmişlerdir¹²⁷. Bu nedenle ve Güvenlik Konseyi'nin alacağı zorlama tedbirlerini yerine getirmek maksadıyla, savaşı herhangi

¹²⁵ Md. 19/2, 25.

¹²⁶ Andlaşmanın İngilizce metni için bkz. *Yearbook of the United Nations*, 1946, p 831; Türkçe metni için bkz. *Düştur*, III. Tertip, C 26, s 1382.

¹²⁷ Md. 49.

bir devletin savaş gemileri Boğazlardan geçebilecektir. Bu noktadan hareketle, BM Teşkilatı çerçevesinde alınacak zorlayıcı tedbirlerin uygulanması, Boğazların savaştan devletlerin savaş gemilerine kapalı tutulması ilkesinin bir istisnasını oluşturur¹²⁸. Ayrıca BM üyesi devletlerin, BM Andlaşması'ndan doğan yükümlülükleri ile diğer herhangi bir andlaşmadan doğan yükümlülüklerinin çatışması halinde, BM Andlaşması'ndan doğan yükümlülüklerinin üstün geleceği BM Andlaşması'nda hükme bağlanmıştır¹²⁹. Bu nedenle, Montrö Sözleşmesi'nde yukarıda belirtilen nitelikte bir hüküm yer almamış olsaydı dahi, BM Güvenlik Konseyi'nin alacağı zorlama önlemlerini yerine getirmek amacıyla, BM üyesi devletlerin savaş gemileri Boğazlardan geçebilecektir¹³⁰.

4.2.2.2.2. Karşılıklı Yardım Andlaşmalarından Doğan Yükümlülükler

Milletler Cemiyeti Misakı çerçevesinde yapılmış olup Misakın 18'inci maddesi hükmü uyarınca Sekreterliğe tescil edilmiş ve yayımlanmış Türkiye'yi bağlayan bir karşılıklı yardım andlaşması gereğince, saldırıya uğrayan bir devlete yardım etmek üzere, karşılıklı yardım andlaşmasına taraf olan savaştan herhangi bir devletin savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesi Sözleşme'de

¹²⁸ Toluner, *Milletlerarası...*, s 176.

¹²⁹ Md. 103.

¹³⁰ İnan, *a.g.e.*, s 73.

öngörölmüştür¹³¹. Yukarıda da ifade edildiği şekilde Milletler Cemiyeti'nin hukuken sona ermiş olması ve ayrıca Cemiyet döneminde Türkiye'nin böyle bir andlaşmaya taraf olmaması nedeniyle, bu istisnanın bugün için uygulanma imkânı mevcut değildir. Böyle bir andlaşma mevcut olsaydı dahi, BM Andlaşması bunun uygulanmasına imkân vermezdi¹³².

4.2.2.3. Türkiye'nin Muharip Olduğu Savaş Zamanı

Montrö Sözleşmesi'nin 20'nci maddesine göre, savaş zamanında Türkiye savaşan ise, savaş gemilerinin geçişi konusunda Türk Hükûmeti tümüyle dilediği gibi hareket edebilecek ve davranabilecektir. Diğer bir ifade ile Türkiye'nin muharip olduğu bir savaş durumunda, yabancı devletlere ait savaş gemilerinin Boğazlardan geçip geçmeyeceğine karar vermek Türk Hükûmeti'nin takdirine bırakılmıştır. Türkiye'nin savaşan olması durumunda, Sözleşme'nin savaş gemilerinin barış zamanında Boğazlardan geçişini düzenleyen hükümleri yanında, savaş gemileri için Karadeniz ile ilgili getirmiş olduğu düzen de uygulanmayacaktır.

¹³¹ Md. 17/2.

¹³² BM Andlaşması, savaşı uluslararası uyuşmazlıkların çözümünde bir araç olarak kabul etmemektedir. BM sisteminde, andlaşmanın amaç ve ilkelerine aykırı şekilde kuvvet kullanılması veya kuvvet kullanmak tehdidinde bulunulması yasaklanmıştır. Bu çerçevede devletler, meşru müdafaa veya BM kararlarını yerine getirme amacı dışında, kuvvet kullanamazlar ve tehdiye başvurmaktan kaçınırlar. Bu durumda da Güvenlik Konseyi'nin derhal tedbir alması öngörülmektedir.

II. Dünya Savaşı'nda, Türkiye'nin Almanya'ya savaş ilan ettiği 23 Şubat 1945'ten savaşın sona erdiği tarihe kadar, Türkiye'nin muharip olduğu savaş zamanı için öngörülen rejimi düzenleyen Sözleşme'nin 20'nci maddesi hükmü uygulanmıştır. Savaş süresince Türkiye, Montrö Sözleşmesi'ni sadakatle koruyarak uygulamak suretiyle silahlı çarpışmaları bu bölgeden uçak tutabilmiş ve savaşımlara, sonuna kadar Boğazlara sahip olmanın değerini hissettirmiştir¹³³.

4.2.2.4. Türkiye'nin Kendisini Pek Yakın Bir Savaş Tehlikesi Tehdidine Maruz Görmesi Durumu

Montrö Sözleşmesi'nin 21'inci maddesinin birinci fıkrasına göre, Türkiye kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayarsa, Türkiye'nin muharip olduğu savaş zamanı için öngörülen rejimi düzenleyen Sözleşme'nin 20'nci maddesi hükmü uygulanır. Sözleşme'nin Türkiye'ye tanıdığı bu yetkinin Türkiye tarafından uygulanmasına başlanmadan önce, mevcut üs ve limanlarından ayrılmış bulunan savaş gemilerinin üs ve limanlarına dönmesine müsaade edilecektir. Bununla birlikte, Türkiye, davranışlarıyla kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidine maruz bırakan devletin savaş gemilerini bu haktan yararlandırmayabilecektir¹³⁴. Diğer bir ifade ile Türkiye, söz ve

¹³³ Korutürk, "Sunuş", *a.g.e*, s VII.

¹³⁴ Md. 21/2.

eylemleriyle kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi ile kaşı karşıya bırakan devletlerin, daha önce üs ve limanlarından ayrılarak Boğazlardan geçmiş¹³⁵ olan savaş gemilerinin üs ve limanlarına dönmek amacıyla Boğazlardan tekrar geçmesine izin vermeme yetkisini haizdir. Bu durum Türkiye'nin takdirine bırakılmıştır.

Türk Hükûmeti kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayar ve buna dayanarak Sözleşme'den kaynaklanan yetkilerini kullanırsa, Âkit Devletler ile Milletler Cemiyeti Genel Sekreterliği'ne bu konuyla ilgili bilgi verecektir. Milletler Cemiyeti Konseyi, üçte iki çoğunlukla Türkiye'nin almış olduğu önlemlerin haklı olmadığına karar verir ve Sözleşme'nin âkit taraflarının çoğunluğu da aynı görüşte olursa, Türk Hükûmeti almış olduğu önlemleri kaldırmakla yükümlü tutulmuştur¹³⁶.

Sözleşme'nin 21'inci maddesi Cemiyet organlarını görevlendirmiş olmakla birlikte, Milletler Cemiyeti Genel Kurulu 18 Nisan 1946 tarihinde yaptığı son toplantısında Cemiyetin feshedilmesi kararını almış, böylece Cemiyet feshedilerek ortadan kalkmıştır. Onun yerine fakat ondan ayrı olarak BM kurulmuştur. Bugünkü uluslararası ilişkiler bakımından Milletler Cemiyeti'nin hemen hemen hiçbir pratik değeri kalmamıştır¹³⁷. BM, Milletler Cemiyeti'nden bağımsız ve yeni bir uluslararası organizasyon

¹³⁵ Bu geçiş Karadeniz'e müteveccih olarak güney-kuzey istikametinde olabileceği gibi, Karadeniz'den güneye de olabilir.

¹³⁶ Md. 21/3, 4.

¹³⁷ Gündüz, *a.g.e.*, s 68.

olarak ortaya çıkmıştır. Milletler Cemiyeti'nin devamı olmayıp, aralarında fonksiyonel bir bağlantı da yoktur. Bununla beraber, BM, Milletler Cemiyeti'nin mal varlığını, arşivlerini, binalarını ve siyasi olmayan teknik fonksiyonlarını, iki örgüt arasında yapılan düzenlemelerle devralmıştır. Milletler Cemiyeti'ne ifa etmek üzere çeşitli andlaşma ve düzenlemelerle verilen siyasi fonksiyonların, bu bağlamda Montrö Sözleşmesi'nin 21'inci maddesinin ilgili hükümlerinin, BM tarafından otomatik olarak değil, ancak talep halinde, Genel Kurul veya ilgili organın bu yönde bir karar almasından sonra üstlenilebileceğinin mümkün olacağı genellikle kabul edilmektedir¹³⁸. Kısaca özetlemek gerekirse, Montrö Sözleşmesi'nin 21'nci maddesinin 3 ve 4' üncü paragraflarının bugün için pratik bir uygulama alanının olmadığını söyleyebiliriz. Fakat bu durum, Türkiye'nin bu konuda sınırsız bir takdir hakkına sahip olduğu anlamına gelmez. Takdir hakkının kullanılış biçimi, normal uluslararası usuller ve kurallar uyarınca diğer âkit devletler tarafından tartışılabilir¹³⁹.

4.2.3. Uçaklar

Montrö Sözleşmesi'nin 23'üncü maddesi uçaklara ilişkin bir düzenleme getirmektedir. Buna göre, sivil uçakların Boğazlar üzerindeki hava sahasından Akdeniz ile Karadeniz arasında geçişine izin verilmiştir. Türk Hükûmeti, Boğazların yasak

¹³⁸ Gündüz, *a.g.e.*, s 69.

¹³⁹ Toluner, *Milletlerarası...*, s 177-178.

bölgeleri dışında geçiş için ayrılmış hava koridorlarını gösterecektir. Sivil uçaklar, Türk Hükûmeti'ne, tarifesiz uçuşlar için üç gün önceden, tarifeli uçuşlar için geçiş tarihlerini belirten genel nitelikte bir ön bildirimde bulunarak geçebileceklerdir. Türk Hükûmeti, ulusal mevzuatı uyarınca Avrupa ile Asya arasındaki hava sahasından uçmalarına izin verilen sivil uçakların tam bir güvenlik içinde geçmeleri için gerekli kolaylıkları sağlayacaktır. Montrö Sözleşmesi, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nden farklı olarak, havadan geçiş serbestliği ilkesini kabul etmemiş olup yalnızca sivil uçakların Boğazlar üzerinden geçişini düzenlemiştir. Bir başka söyleyişle, askerî uçakların Boğazlar üzerinden geçmesine izin verip vermeme yetkisi Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti'ne bırakılmıştır¹⁴⁰.

4.2.4. Boğazlar Komisyonu'nun Kaldırılması

Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile kurulmuş olan Boğazlar Komisyonu, Montrö Sözleşmesi ile kaldırılmış ve Komisyonun yetkileri Türk Hükûmeti'ne aktarılmıştır¹⁴¹. Montrö Sözleşmesi'ne ek Protokol ile bölgeyi yeniden askerleştirme hakkı elde eden Türkiye'nin, Boğazönü Adaları ile Boğazlar Bölgesi'nde egemenliği yeniden kurulmuş oluyordu. Bunun neticesinde

¹⁴⁰ İnan, *a.g.e.*, s 78.

¹⁴¹ Md. 24/1.

Boğazlar Komisyonu'nun fonksiyonu 1 Ekim 1936'dan itibaren sona ermiştir¹⁴².

¹⁴² Harry N. Howard, *Turkey, the Straits and U.S. Policy*, Baltimore 1974, s 133-134

5. MONTRÖ SÖZLEŞMESİ UYGULAMALARI

Türk Boğazları Bölgesi'nden gemilerin uğraksız geçişleri ile Türk Boğazları ve Karadeniz'in güvenliğini düzenleyen Montrö Sözleşmesi, yürürlüğe girdiği 9 Kasım 1936 tarihinden günümüze kadar, değiştirilmesi hatta ortadan kaldırılmasına yönelik çeşitli girişimlere ve gayretlere rağmen, hiçbir değişikliğe uğramadan yürürlükte kalabilmiştir. Lozan Barış Andlaşması'ndan sonra Türkiye'nin en önemli ikinci siyasal belgesi olarak kabul edilen Sözleşme, XX. yüzyılın da önemli siyasal andlaşmalarından biridir. Boğazlardan geçiş rejimlerinin tarihi derinlikleri, Rusya'nın sıcak denizlere inme ve İngiltere ile ABD'nin Karadeniz'e çıkma gayretleri bir tarafa bırakılırsa; II. Dünya Savaşı ile yeniden başlayan Boğazlar üzerindeki kavganın, diğer bir ifade ile politik ve stratejik savaşın sona ermediğini, sahne ve perde arkası aktörlerin değişerek devam ettiğini görmekteyiz. Zaman zaman alevlenen, zaman zaman sönümlenen bu mücadeleye; değiştirilmesi hatta yürürlükten kaldırılmasını düzenleyen şekil şartlarının çok müsait olmasına rağmen Sözleşme, Türkiye'nin gözetiminde 89 yıldır titizlikle uygulanmaktadır. Bu süre zarfında; II. Dünya Savaşı ile Rusya-Ukrayna Savaşı'nın yaşanmasına, Sözleşme'nin âkit devletlerinden SSCB ve Yugoslavya'nın dağılmasına, kısmen değiştirilmesi ve ortadan kaldırılması amacıyla yapılan çeşitli girişimler ile Sözleşme'nin ulusal ve uluslararası kamuoyunun gündemine getirilmesine yol açan önemli gelişmelere ve olaylara

rağmen, hiçbir değişikliğe uğramadan Sözleşme yürürlüğünü muhafaza edebilmiştir. Bu süre zarfında Montrö Sözleşmesi, Türkiye'nin tarafsız olduğu savaş zamanı ile Türkiye'nin muharip olduğu savaş zamanı koşullarını da yaşamıştır.

Montrö Sözleşmesi'nin barış zamanı için öngördüğü rejimin ilk uygulaması, II. Dünya Savaşı'nın başladığı 1 Eylül 1939 tarihine kadar sürmüştür. Savaşın başlangıcından Türkiye'nin Almanya'ya savaş ilan ettiği 23 Şubat 1945 tarihine kadar, Türkiye'nin tarafsız olduğu savaş zamanı için öngörülen rejimi düzenleyen 4 ve 19'uncu madde hükümleri uygulanmıştır. 23 Şubat 1945'ten savaşın sona erdiği tarihe kadar Türkiye'nin muharip olduğu savaş zamanı için öngörülen rejimi düzenleyen 5 ve 20'nci madde hükümleri uygulanmış, bundan sonra barış zamanı rejimine tekrar geçilmiştir. Savaş süresince ve savaştan hemen sonra dağılan SSCB'nin, *Boğazlar rejiminin Karadeniz'e kıyıdaş devletler arasında düzenlenmesi ve Boğazların ortak savunulması* şeklinde özetlenebilecek görüşlerinden kaynaklanan, Boğazlar rejiminin değiştirilmesine yönelik girişimleri ön plana çıkmıştır¹⁴³. Devam etmekte olan Rusya-Ukrayna Savaşı'nda da Sözleşme'nin Türkiye'nin tarafsız olduğu savaş zamanına ilişkin hükümleri olan 4'üncü ve 19'uncu maddeleri titizlikle uygulanmaya devam etmektedir.

¹⁴³ Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Ergil, *a.g.m.*, s 112-129; İnan, *a.g.e.*, s 99-115.

Montrö Sözleşmesi'nin uygulamaları kapsamında; 1970'li yıllardan itibaren Sözleşme'yi ulusal ve uluslararası kamuoyunun gündemine getiren bazı önemli gelişmeler ve olaylardan bahisle Sözleşme'nin 89 yıllık uygulamaları analiz edilerek mercek altına alınacaktır.

5.1. Boğazlarda Meydana Gelen Kazalar

İstanbul Boğazı yıllar boyunca ciddi düzeyde deniz ve çevre kirliliğine neden olan kazalara sahne olmuştur. Telafisi mümkün olmayan can kayıpları, ciddi yaralanmalar ve sakatlanmaların yanı sıra; tarihî yalılarının ve kültür varlıklarının zarar görmesi, ekolojik dengenin bozulması, sualtı zenginliklerinin ve denizdeki yaşamın tehlikeye girmesi ile deniz trafiğinin aksaması veya askıya alınması bu kazaların doğal sonuçları olarak kendini göstermiştir. Çanakkale Boğazı ile zaman zaman Marmara Denizi'nde de yaşanan deniz kazaları, İstanbul Boğazı ve yaklaşma suları ile boğaz girişlerinde daha yoğun olarak vuku bulmuştur. Dünyada son yıllarda meydana gelen ve ekolojik felaketlere neden olan büyük tanker kazalarının Türk Boğazları için potansiyel bir tehdit ve tehlike kaynağı olduğunu söylemek zor da olsa hakikati ifade etmek olacaktır. Çatma, çatışma, karaya oturma, yangın, patlama, batma, makine ve dümen arızası ile cayro arızası belli başlı kaza çeşitlerini

oluşturmakla birlikte sabotaj ve başka bir nedenle de kazaların meydana geldiği görülmüştür.

4 Nisan 1953 tarihinde Çanakkale Boğazı Nara Burnu mevkiinde, TCG Dumlupınar denizaltısı ile İsviçre bandıralı Naboland gemisinin çatışması neticesinde denizaltının batması ve 81 (seksen bir) Türk denizcisinin şehit olması unutulmayacak acı ve trajik bir kaza olarak Türk denizcilik tarihinde yer almıştır¹⁴⁴. 1963 yılında Arhangelks isimli kuru yük gemisinin İstanbul Boğazı kıyısındaki bir yalıya çarpması sonucunda bir kadının yatağında uyurken öldüğü kaza, 1981 yılında M/V Penolopia'nın tarihî Kadri Paşa yalısına çarparak ağır hasara neden olduğu kaza, bir geminin sahil yolunda gitmekte olan belediye otobüsüne çarptığı kaza ve hasar gören sahil yolunun trafiğe kapatılması ile sonuçlanan kaza en ilginç kazalar arasında sayılabilir.

15 Kasım 1979 tarihinde yaşanan ve Romanya bandıralı Independenta tankeri ile Yunanistan bandıralı Evriali gemisinin İstanbul Boğazı'nın güney girişinde çatışması neticesinde Independenta tankerinin infilak ederek 95.000 ton ham petrolün denize yayılıp günlerce yanması ve 43 (kırk üç) gemi personelinin hayatlarını kaybetmesi, Dumlupınar'dan sonra yaşanan en trajik kaza olarak bilinmektedir. Sebep olduğu deniz ve çevre kirliliği

¹⁴⁴ 4 Nisan günü **“Deniz Şehitlerini Anma Günü”** olarak bilinmekte ve Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bünyesinde her yıl o gün, deniz şehitleri hüzünlü törenlerle anılmaktadır.

ile birlikte bu kazanın trajik boyutu farklı bir nitelik kazanmaktadır. Bu kaza ve sonrasında Boğazlarda meydana gelen her deniz kazası, özellikle İstanbul Boğazı'nı ve Montrö Sözleşmesi'ni gündeme getirmiştir. *“Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük”*, Resmî Gazete’de yayımlanması ile birlikte¹⁴⁵ şimşekleri üzerine çekmişti ki 13 Mart 1994 tarihinde Güney Kıbrıs Rum Yönetimi bandıralı Nassia tankeri ile Yunanistan bandıralı Ship Broker gemisinin Anadolu Kavağı önlerinde çatışması neticesinde Nassia tankeri alev alarak infilak etmiş; 98.000 ton ham petrol, 600 ton gemi yakıtı ve 250 ton mazot günlerce yanarak İstanbul’u tehdit etmiştir. Kazada 15 (on beş) denizci ölmüş, 16 (on altı) denizci kaybolmuş ve 33 (otuz üç) denizci ve çok sayıda itfaiyeci de yaralanmıştır. Tüzüğün yürürlüğe girdiği 1 Temmuz 1994’ten önce meydana gelen bu kaza, Türkiye’nin Boğazlardaki deniz trafiğine ilişkin ulusal düzenleme yapma ve uygulamaya koyma konusundaki haklılığını bir kez daha acı bir şekilde kanıtlamıştır. 29 Aralık 1999 tarihinde meydana gelen ve deniz çevresini ciddi düzeyde tahrip eden bir diğer kaza ise, Bulgaristan’dan yüklediği 4.300 ton fuel oili Ambarlı’ya getiren Volganefits 248 adlı RF bandıralı tankerin demirli bulunduğu yerden sürüklenerek ikiye bölünmesi ve Bakırköy açıklarında karaya oturan geminin ön

¹⁴⁵ Resmî Gazete, 11 Ocak 1994, S 21815.

tarafının Menekşe sahiline sürüklenerek 800 ton yakıtın Marmara Denizi'ne yayılması ile sonuçlanmıştır¹⁴⁶.

Jeomorfolojik ve hidrolojik yapısı ile meteorolojik koşulları yanında yoğun deniz trafiği nedeniyle başta İstanbul Boğazı olmak üzere Türk Boğazları Bölgesi'nde meydana gelen deniz kazaları can, mal, deniz ve çevre güvenliğine yönelik önemli kayıplara ve zararlara sebep olmaktadır. Meydana gelen kazaların olumsuz etkilerinden İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi ile bu bölgede yaşayan 20 milyonu aşkın insan nüfusu kolay kolay kurtulamamaktadır. Sis, şiddetli akıntı ve fırtına gibi gemilerin seyrini olumsuz etkileyen ağır deniz ve hava şartları, seyrine müsaade edilen standart altı gemiler ile gemi donanımlarındaki eksiklikler, donanımlardaki arızalar ve uygunsuzluklar, seyir emniyeti ve deniz güvenliğine ilişkin kuralların yetersizliği veya uygulama eksiklikleri, *kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerini isteğe bağlı bırakan Montrö Sözleşmesi'nin lafzından istifade edip ekonomik gerekçelerle gemilerin kılavuz kaptan ve refakat römorkörü almaksızın seyretmesi* temel kaza nedenleri olarak sıralanabilir. Bununla birlikte, 1982-1999 yılları arasında İstanbul Boğazı'nda meydana gelen 218 kaza üzerinde yapılan istatistiksel analiz

¹⁴⁶ 4 Nisan 1953 ve 22 Ocak 2001 tarihleri arasında Türk Boğazları Bölgesi'nde meydana gelen bazı büyük kazalar için bkz. Kutluk, *a.g.e.*, s. 306-312.

neticesinde; kazaya neden olan gemilerin %70'i kılavuz kaptansız, %30'unun ise kılavuz kaptanlı olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca kazaların %40'ı çatışma, %24'ü karaya oturma, %22'si batma şeklinde gerçekleşmiştir¹⁴⁷. Kazaya karışan gemilerde kılavuz kaptan bulunması durumu ayrıca incelendiğinde; kazanın ya çatışan iki gemiden sadece birisinde kılavuz kaptan olmasından, ya da meydana gelen kazanın makine ve dümen arızası gibi nedenlerle kılavuz kaptanın inisiyatifi dışında gelişen olaylar neticesinde olduğu görülmektedir. ***Kılavuz kaptan alan iki geminin çatışması neticesinde kaza meydana gelmemiştir***¹⁴⁸.

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü GTKH Dairesi Başkanlığının ***İstanbul Boğazı*** gemi geçiş istatistikleri kaza verilerine göre;

- 2004-2024 yıllarında (21 yıllık dönem) meydana gelen 429 kazanın 8'i ***batma*** ile sonuçlanmış olup 25 kaza ***yangın-patlama*** şeklinde vuku bulmuştur.
- 2004-2024 yıllarında meydana gelen kazaların yıllık ortalaması yaklaşık 20 olup kazaların %92'si (396 kaza) ***çatma, çatışma*** ve ***karaya*** oturma şeklinde gerçekleşmiştir.

¹⁴⁷ Sezgin-Kadioğlu, *a.g.m.*, s 160.

¹⁴⁸ Aykut Erol, "Boğazlarımızda Kaza Olasılığı En Alt Düzeye Nasıl İndirilir?", *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayını, İstanbul 2000, s 203.

- Son 5 yılın (2020-2024 yılları) yıllık ortalamasına göre meydana gelen kaza sayısı 17'dir.
- 2004-2008 yıllarının yıllık ortalaması ile 2020-2024 yıllarının yıllık ortalaması mukayese edildiği zaman kazalarda %40 azalma olduğu görülecektir.
- 21 yılda Boğaziçi'nde meydana gelen kaza sayısı 119 olup toplam kazalara oranı %28'dir.
- 2020-2024 yıllarının yıllık ortalamalarına göre Boğaziçi'nde meydana gelen kazaların toplam kazalara oranı yaklaşık %12'dir. Diğer bir ifade ile kazaların yaklaşık %12'si Boğaziçi'nde meydana gelmiştir.

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü GTKH Dairesi Başkanlığı **Çanakkale Boğazı** gemi geçiş istatistikleri kaza verilerine göre;

- 2004-2024 yıllarında (21 yıllık dönem) meydana gelen 158 kazanın 3'ü **batma** ile sonuçlanmış olup 22 kaza **yangın** şeklinde vuku bulmuştur.
- 2004-2024 yıllarında meydana gelen kazaların yıllık ortalaması yaklaşık 8 olup kazaların %84'ü (133 kaza) **çatma**, **çatışma** ve **karaya oturma** şeklinde gerçekleşmiştir.
- Son 5 yılın (2020-2024 yılları) yıllık ortalamasına göre meydana gelen kaza sayısı 6'dır.

- 2004-2008 yıllarının yıllık ortalaması ile 2020-2024 yıllarının yıllık ortalaması mukayese edildiği zaman kazalarda %48 azalma olduğu görülecektir.
- 21 yılda Boğaziçi'nde meydana gelen kaza sayısı 61 olup toplam kazalara oranı %39'dur.
- 2020-2024 yıllarının yıllık ortalamalarına göre Boğaziçi'nde meydana gelen kazaların toplam kazalara oranı yaklaşık %47'dir. Diğer bir ifade ile kazaların yaklaşık %47'si Boğaziçi'nde meydana gelmiştir.

5.2. Türk Boğazları Yoluyla Taşınan Tehlikeli Yük Miktarındaki Aşırı Artış

30 Aralık 2003 tarihinde resmî açılışı yapılan ve sunmakta olduğu hizmet kalitesi ile standardı yüksek bir sistem olan Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri'nin varlığına, yıllar içerisinde daha da yükseltilmiş olan hizmet kalitesine ve kazanılmış tecrübeye rağmen; İstanbul Boğazı ve boğaz yaklaşma sularında daha fazla ve yüksek riskli olmak üzere Türk Boğazları'nda gemi ve can kayıpları ile sonuçlanan kazaların meydana gelmesi engellenememektedir. *Montrö Sözleşmesi'ne göre kılavuz kaptan alınması ile yedekli geçiş ve römorkör refakati alınması isteğe bağlı olmasına rağmen*, boyları 150 m ve üzeri gemilerin yüksek kılavuz kaptan alma oranı (2024 yılında İstanbul Boğazı'nda %98,4, Çanakkale Boğazı'nda %70,9) ile refakat römorkörlerine duyulan yüksek talebe rağmen (2024 yılında

İstanbul Boğazı'nda 8061 gemi, Çanakkale Boğazı'nda ise 2482 gemi römorkör refakati almış olup bu sayıların daha da artacağı değerlendirilmektedir.) yukarıda **5.1.** başlığı altında istatistiksel analiz sonuçları verilen kazalar meydana gelmiştir ve gelmeye de devam edeceği görülmektedir. İstanbul Boğazı öncelikli olmak üzere Türk Boğazları'nda seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliği odaklı olarak boğaz geçişlerinin yapılmasının önemi her geçen gün artarak devam etmektedir. Bu noktadan hareketle geçişi düzenlemek Türkiye için bir yetki olduğu kadar aynı zamanda bir yükümlülüktür.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin yapıldığı yıllarda Boğazlardan geçen gemi sayısı, geçiş yapan gemilerin özellikleri (boyları ve tonajları) ve taşıdıkları yük ile günümüzde geçiş yapan gemilerin boyları ve tonajları, özellikle taşınan tehlikeli yükün niteliği ve miktarı mukayese edildiğinde; Türk Boğazları'nın bugün ve gelecekte karşı karşıya olduğu ve kalması kuvvetle muhtemel tehlikenin boyutları ile yaşanan ve yaşanılması muhtemel olan riskin büyüklüğü de görülecektir. 1938 yılında İstanbul Boğazı'ndan geçen gemi sayısı yaklaşık 4.500 ve bu gemilerle taşınan toplam yük miktarı 7.500.000 ton civarında iken; 2024 yılında geçiş yapan gemi sayısı 41.363 olarak gerçekleşmiş, bu sayının 9.669'unu ise tankerler oluşturmuştur. 2024 yılında taşınan toplam yük miktarı 447.574.000 metrik ton, tankerlerle taşınan tehlikeli yük miktarı

167.276.000 metrik ton olup taşınan toplam tehlikeli yük miktarı ise 182.277.000 metrik ton seviyesine ulaşmıştır. Bir başka anlatımla, İstanbul Boğazı'nın fiziki yapısı ile jeomorfolojik, hidrolojik ve meteorolojik özellikleri ve koşulları değişmezken, aşırı artış gösteren boy ve tonajlarına rağmen geçiş yapan gemi sayısında dokuz kat artış olmuştur. İstatistiksel bir başka yaklaşımla ifade edilirse, 2024 yılında İstanbul Boğazı'ndan her 12-13 dakikada bir gemi, her 52 dakikada bir tehlikeli yük taşıyan gemi ve her 54 dakikada bir tanker geçiş yapmıştır. Sıvılaştırılmış doğal gazın (LNG) da taşındığı Çanakkale Boğazı'ndan geçiş yapan gemilere ait veriler İstanbul Boğazı ile paralellik arz etmektedir. Aralarındaki farklılık taşınan LNG yükü ile Marmara limanlarına sadece İstanbul Boğazı veya sadece Çanakkale Boğazı yoluyla giriş-çıkış yapan gemi sayılarından ve yüklerinden kaynaklanmaktadır. 2024 yılında Çanakkale Boğazı'ndan 45.849 gemi geçiş yapmış olup geçiş yapan tanker sayısı 10.450 olarak gerçekleşmiştir. 2024 yılında Çanakkale Boğazı yoluyla tankerlerle taşınan tehlikeli yük miktarı 188.424.000 metrik ton olup taşınan toplam tehlikeli yük miktarı ise 206.984.000 metrik ton seviyesine ulaşmıştır.

Hazar havzası petrolünün Türk Boğazları veya alternatif güzergahlar yoluyla taşınmasının tartışıldığı ve bu bağlamda Bakü-Tiflis-Ceyhan petrol boru hattının gündemde olduğu 1996-2005 yıllarına ait istatistiki bilgiler incelendiğinde; 20 yıl önceki

rakamlar bile konunun ciddiyetini ve bu bağlamda teknik, hukuki ve siyasi bakımdan Türkiye'nin haklılığını göstermektedir. Tam kapasitesi 50.000.000 ton/yıl olan Bakü-Tiflis-Ceyhan petrol boru hattının uluslararası arenada açıkça tartışılmaya başlandığı 1996 yılında İstanbul Boğazı yoluyla taşınan tehlikeli yük miktarı 60.119.000 metrik ton iken, anılan boru hattına Azerbaycan tarafından petrol pompalanmaya başlandığı 2005'te bu rakam **83.448.000 metrik ton artarak** 143.567.000 metrik tona ulaşmıştır.

İstanbul Boğazı yoluyla taşınan toplam tehlikeli yük miktarı bağlamında; son beş yılın (2020-2024 yılları) yıllık ortalamasının 2004-2008 yıllarının yıllık ortalamasına göre artış oranı %4, tankerlerle taşınan tehlikeli yük miktarındaki artış oranı ise %7 olarak gerçekleşmiştir. 2020-2024 yıllarının yıllık ortalamasına göre taşınan toplam tehlikeli yükün toplam yüke oranı %36 olup toplam tehlikeli yükün %96,5'i tankerlerle taşınmıştır.

2020-2024 yıllarının yıllık ortalamasını 2004-2008 yıllarının yıllık ortalaması ile mukayese ettiğimiz zaman **Çanakkale Boğazı** yoluyla taşınan toplam tehlikeli yük miktarında %11'lik bir artış olduğu görülecektir. Tankerlerle taşınan tehlikeli yük miktarındaki artış ise %14 seviyesinde gerçekleşmiştir. 2020-2024 yıllarının yıllık ortalamasına göre

taşınan toplam tehlikeli yükün toplam yüke oranı %32 olup toplam tehlikeli yükün %95,6'sı tankerlerle taşınmıştır.

Bakü-Tiflis-Ceyhan petrol boru hattı ve diğer alternatif boru hatlarının faaliyete geçmesinden sonraki dönemde de ham petrol ve petrol türevlerinin artan kapasite ile Boğazlar yoluyla taşınmasına devam edilmiştir. Türk Boğazları'nın fiziki yapısı ve kapasitesi, diğer bir ifade ile böylesine yüksek miktarda tehlikeli yükün tankerlerle taşındığı doğal boru hattının çapı, büyüklüğü ve üst sınırını zorlamış olan kapasitesi değiştirilemeyeceğine; seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliğinden taviz verilemeyeceğine göre Türk Boğazları yoluyla taşınabilecek tehlikeli yük miktarındaki artış da sınırlı olacaktır. Boğazlara egemen devlet olarak Türkiye'nin yapılacak gemi geçişlerinin zararsız olmasını isteme ve geçişi düzenleme yetkileri çerçevesinde, taşınabilecek toplam tehlikeli yük miktarındaki artış belli bir rakamın üzerine çıkamayacaktır. Bununla birlikte, özellikle tanker sınıfı gemiler için bekleme sürelerinde görülen ciddi düzeydeki artış, büyük ekonomik kayıplara sebebiyet verebilecektir. Ayrıca, taşınan tehlikeli yük miktarındaki artış tehlike riskini de beraberinde getirecektir. Bu nedenlerle ve Türk Boğazları'nın dünyanın en yoğun ve en zorlu su yollarından biri olduğu olgusu göz ardı edilmeden; Türk Boğazları yoluyla Karadeniz ile Ege Denizi arasında yapılan deniz ulaştırmasına, ***özellikle tankerlerle yapılan tehlikeli yük taşımacılığına***, taşıma

maliyetlerini çok yükseltse de başka deniz alanlarına ilişkin alternatif olabilecek rotalar ile yüksek kapasiteli boru hattı projeleri tespit edilmeli ve ivedilikle değerlendirilerek hayata geçirilmelidir. Bununla birlikte, alternatif rotalar olduğu olgusunun değerlendirilmek istenmediği de bilinmektedir. Çünkü dünyanın petrol ve petrol türevlerine, hem de maliyeti en düşük olanına ihtiyacı vardır¹⁴⁹. Ancak, başta İstanbul olmak üzere Boğazlar Bölgesi'nde yaşayan milyonlarca insanın sağlıklı ve güvenli bir çevrede yaşama, tarihî ve kültürel mirasını koruma öncelikli hakkına sahip olduğu da unutulmamalıdır. Bu noktadan hareketle Türkiye, geçişin zararsız olmasını isteme ve geçişi düzenleme yetkilerini de kullanarak, geçiş yapan gemilere geçişlerine başlamadan uygun bir zaman öncesinden veya boğaz yaklaşma sularında iken, *Türk Boğazları Bölgesi'nin bir nevi ilan edilmemiş özel duyarlı deniz alanı olduğunu* hatırlatan söylemler ile tavsiyelerde bulunulmalıdır. Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi kontrol ve koordinasyonunda yapılabilecek böyle bir uygulamanın istikrar kazanmasında ve uygulamanın genel ve yaygın kabul görmesinde can, mal, deniz ve çevre güvenliği bakımlarından önemli faydalar olacağı düşünülmektedir. İnsan hayatını korumak, deniz kirliliğini önlemek ve Boğazlar Bölgesi'ndeki biyolojik çeşitliliği güvence

¹⁴⁹ Michael Kuser, “Bir Amerikalı Gözüyle Türk Boğazları'nın Korunma Gereksinimi”, Deniz Ticareti, Eylül 1998, s. 27.

altına almak amacıyla; Türk Boğazları Bölgesi'nin ***Özel Duyarlı Deniz Alanı (Particularly Sensitive Sea Area-PSSA)*** olarak ilan edilmesi ticaret gemilerinin geçişi konusunda yaşanan ve yaşanılması muhtemel olan sorunlara bir çözüm olabilir¹⁵⁰.

5.3. Geçiş Yapan Gemilerin Boy ve Tonajlarındaki Aşırı Artış

Montrö Sözleşmesi'nin yapıldığı yıllarda Boğazlardan geçen gemi sayısı, geçiş yapan gemilerin boy ve tonajları ile günümüzde geçiş yapan gemilerin sayı, boy ve tonajları mukayese edilemeyecek kadar ciddi farklılıklar arz etmektedir. 1 Ocak 2004'ten beri gemi ve yük istatistikleri ile gemi geçişlerine ilişkin diğer kayıtlar Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından sıhhatli bir şekilde tutulmaya devam etmektedir. **Ek-2** olarak sunulan İstanbul Boğazı gemi geçiş istatistikleri ile **Ek-3** olarak sunulan Çanakkale Boğazı gemi geçiş istatistiklerinin analiz ve değerlendirmesi neticesinde ulaşılan ve aşağıda sıralanan sonuçlar fevkalade önemli ve düşündürücüdür.

Şöyle ki:

- 2004-2024 yıllarının yıllık ortalamasına göre İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan gemi sayısı 46.261 olarak

¹⁵⁰ Yücel, K. (2019). *The Legal Regime of the Turkish Straits: Regulation of the Montreux Convention and its Importance on the International Relations after the Conflict of Ukraine* (Doktora Tezi, Johann Wolfgang Goethe-Üniversitesi Frankfurt am Main), s 251-252.

gerçekleşmiş olup 2024 yılında 41.363 gemi geçiş yapmıştır.

- Son 5 yılın (2020-2024) yıllık ortalamasına göre İstanbul Boğazı’ndan geçiş yapan gemi sayısı 38.493 olarak gerçekleşmiştir¹⁵¹.
- İstanbul Boğazı’nın 2004-2008 yıllarının yıllık ortalaması ile 2020-2024 yıllarının yıllık ortalaması mukayese edildiğinde geçiş yapan gemi sayısı ortalamasında **%30 azalma** olmasına rağmen geçiş yapan gemilerin gros tonilatoları (gros ton) ortalamasında ise **%29 artış** olduğu görülmektedir.
- İstanbul Boğazı’ndan 2004’ten 2024’e geçiş yapan gemi sayısı bağlamında **“bir önceki yıla göre değişim oranı”** toplamalarında **%25,7’lik azalma**, geçiş yapan gemilerin gros tonilatoları bağlamında **“bir önceki yıla göre değişim oranı”** toplamaları esas alındığında ise **%42’lik artış** olduğu görülmektedir¹⁵².

¹⁵¹ Nisan 2022’de başlayan Rusya-Ukrayna Savaşı’nın etkisiyle 2022 yılında geçiş yapan gemi sayısı bir önceki yıla göre %8,8 azalarak 35.146 olarak gerçekleşmiş; savaşın devam etmesine rağmen 2023 yılında 2022 yılına göre %11 artış göstererek 39.000 seviyesine ulaşabilmiştir.

¹⁵² Rusya-Ukrayna Savaşı’nın etkisiyle 2022 yılındaki %14,3’lük gros tonilato azalmasına rağmen bu oran gerçekleşebilmiştir.

- İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan gemilerin boyları esas alınarak 2004-2008 yıllarının yıllık ortalaması ile 2020-2024 yıllarının yıllık ortalaması mukayese edildiğinde; 150 metreden küçük gemilerde **%46 azalma**, 150-200 metre arasında **%38 artış**, 200-250 metre arasında **%26 artış**, 250 metreden büyük gemilerde ise **%33 artış** olduğu görülmektedir.
- İstanbul Boğazı'ndan 2004'ten 2024'e geçiş yapan gemi boyları bağlamında ***“bir önceki yıla göre değişim oranı”*** toplamalarında; 150 metreden küçük gemilerde **%51 azalma**, 150-200 metre arasındaki gemilerde **%45 artış**, 200-250 metre arasındaki gemilerde **%34 artış**, 250 metreden büyük gemilerde ise **%65 artış** olduğu görülmektedir.
- Çanakkale Boğazı'ndan 2004-2024 yıllarının yıllık ortalamasına göre geçiş yapan gemi sayısı 45.572 olup 2024 yılında 45.849 gemi geçiş yapmıştır.
- Son 5 yılın (2020-2024) yıllık ortalamasına göre Çanakkale Boğazı'ndan geçiş yapan gemi sayısı 43.692 olarak gerçekleşmiştir.
- Çanakkale Boğazı'nın 2004-2008 yıllarının yıllık ortalaması ile 2020-2024 yıllarının yıllık ortalaması mukayese edildiğinde geçiş yapan gemi sayısı

ortalamasında **%11 azalma**, geçiş yapan gemilerin gros ton ortalamasında ise **%52 artış** olduğu görülmektedir.

- Çanakkale Boğazı'ndan 2004'ten 2024'e geçiş yapan gemi sayısı bağlamında **“bir önceki yıla göre değişim oranı”** toplamlarında **%4,7 azalma**, geçiş yapan gemilerin gros tonlatoları bağlamında **“bir önceki yıla göre değişim oranı”** toplamları esas alındığında ise **%60'lık artış** olduğu görülmektedir.
- Çanakkale Boğazı'ndan geçiş yapan gemilerin boyları esas alınarak 2004-2008 yıllarının yıllık ortalaması ile 2020-2024 yıllarının yıllık ortalaması mukayese edildiğinde; 150 metreden küçük gemilerde **%34 azalma**, 150-200 metre arasındaki gemilerde **%27 artış**, 200-250 metre arasındaki gemilerde **%47 artış**, 250 metreden büyük gemilerde ise **%78 artış** olduğu görülmektedir.
- Çanakkale Boğazı'ndan 2004'ten 2024'e geçiş yapan gemi boyları bağlamında **“bir önceki yıla göre değişim oranı”** toplamlarında; 150 metreden küçük gemilerde **%38 azalma**, 150-200 metre arasındaki gemilerde **%37 artış**, 200-250 metre arasındaki gemilerde **%53 artış**, 250 metreden büyük gemilerde ise **%94 artış** olduğu görülmektedir.

Sonuç olarak; bir önceki yıla göre değişim oranı toplamaları esas alındığında son 21 yılda (2004-2024 yılları) geçiş

yapan gemi sayısında İstanbul Boğazı'nda %25,7'lik azalma, Çanakkale Boğazı'nda ise %4,7'lik azalma olmasına rağmen geçiş yapan gemilerin tonajlarında İstanbul Boğazı'nda %42'lik artış, Çanakkale Boğazı'nda ise %60'lık artış gerçekleşmiştir. Ayrıca geçiş yapan 150 metreden küçük gemilerdeki sayısal azalmadan çok daha fazla bir artış 150 metreden büyük gemilerde gerçekleşmiştir. Diğer bir ifade ile Türk Boğazları Bölgesi'nden geçiş yapan gemilerin sayılarındaki azalmanın çok ötesinde boylarında ve tonajlarında ciddi düzeyde artışlar meydana gelmiştir.

5.4. Türkiye'nin Boğazlar Bölgesi'ni Askerileştirmesi ve Boğazönü Adaları

Montrö Sözleşmesi, Lozan Boğazlar rejiminin Türkiye'nin Boğazlar Bölgesi üzerindeki egemenliğini kısıtlayan hükümlerini ortadan kaldırmıştır. Üç maddeden oluşan Sözleşme'ye ek Protokol'ün 1'inci maddesine göre Türkiye, Boğazların Tâbi Olacağı Usule Dair Mukavelename'de tarif edilen Boğazlar Bölgesi'ni derhal yeniden askerileştirebilecektir. Protokol'ün 3'üncü maddesine göre ise askerleştirme hükmü, Sözleşme'nin imza tarihi olan 20 Temmuz 1936'dan başlayarak geçerli olacaktır. Protokol'de, Türkiye tarafından askerleştirilecek mıntika ayrıca tanımlanmamakta olup bu bölgenin Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile tanımlanan bölge olduğu izahtan varestedir. Ayrıca askerleştirme hükmünün sadece Türkiye için ve onun güvenliğine yönelik olarak

getirildiği de aşıkârdır. Bununla birlikte, elli yılı aşkın bir süreden beri Yunanistan, Lozan Barış Andlaşması ile egemenliği silahsızlandırılmış olmaları şartıyla kendisine devredilmiş olan Limni ve Semadirek adalarının silahsızlandırılmış statüsünün Montrö Sözleşmesi'ne ek yukarıda bahse konu Protokol ile ortadan kalktığını, Limni ve Semadirek adalarını silahlandırma hakkına sahip olduğunu iddia etmekte ve bahse konu adaları ağır bir şekilde silahlandırmaktadır. Türk Boğazları sisteminin ayrılmaz bir parçası olan Boğazönü Adaları grubunda yer alan Limni Adası ile güneyinde yer alan Bozbaba Adası, Çanakkale Boğazı'nın kontrolünde önemli bir coğrafi konuma sahiptir.

Bu noktadan hareketle tartışılması gereken mesele şudur. Montrö Sözleşmesi, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin silahsızlandırdığı Limni, Semadirek, Gökçeada, Bozcaada ve Tavşan Adaları'nın askerî statüsünü değiştirmiş midir? Bu konuda ikili bir ayrıma gidilerek meselenin analiz edilmesi gerekir. İncelenmesi gereken birinci grup adalar, Lozan Barış Andlaşması'nın 12'nci maddesi hükmünce, ***silahsızlandırılmış olmaları şartıyla***, egemenliği Yunanistan'a devredilen adalardır ki bu gruba Limni ve Semadirek adaları girmektedir. İkinci grup adalar ise Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 4'üncü maddesinin üçüncü fıkrası hükmünce, Boğazlar Bölgesi ile birlikte mütalaa edilip silahsızlandırılan ve üzerlerindeki Türk egemenliği Lozan Barış Andlaşması ile teyit ve tescil edilmiş olan Gökçeada,

Bozcaada ve Tavşan Adalarıdır¹⁵³. Türkiye'nin güvenliği göz önünde bulundurularak daha önce ve asıl andlaşma ile silahsızlandırılmış statüye sokulan Limni ve Semadirek adalarının gayri askerî statüsü, bahse konu adalar da Boğazlar Bölgesi kapsamında mütalaa edilip Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile teyit edilmiştir. Bu nedenle, Boğazönü Adaları'ndan Semadirek ve Limni için kabul edilen silahsızlandırılmış statünün değiştirilmesi veya sona erdirilmesi ancak Lozan Barış Andlaşması'na taraf olan devletlerin ve tabi ki Türkiye'nin açık rızasıyla gerçekleştirilebilir. Bu yönde bir irade beyanı taraf devletlerce bugüne kadar yapılmamıştır. Anılan adaların silahsızlandırılmış statüsü, tarafların

¹⁵³ Gökçeada ve Bozcaada'nın Balkan Harbi'nden Lozan'a kadar Yunanistan'ın işgali altında olmaları ile hiçbir zaman yürürlüğe girmemiş ve ölü doğmuş bir andlaşma olan Sevr'in bu adalar üzerinde Yunan egemenliğini kabul etmiş olması, Lozan'da bu adaların ismen anılarak üzerlerindeki Türk egemenliğinin bir kez daha vurgulanmasını gerekli kılmıştır. Ayrıca, Osmanlı Devleti'nin 15 Şubat 1914 tarihinde reddettiği ve hiçbir zaman kabul etmediği Altı Büyük Devlet Kararı'nın Lozan'ın 12'nci maddesi ile kabul edilmiş olmasıyla ismen sayılan adalar dâhil toplam dokuz adanın egemenliğinin Yunanistan'a devredilmiş olmasına rağmen, bunlardan altısının ayrıca ismen anılarak ifade edilmesi; 12'nci madde hükmünün oluşum aşamasında âkit devletlerin yaklaşımlarını göstermektedir. Bu anlayış içerisinde, Gökçeada ve Bozcaada ile Türkiye'nin önerisiyle madde metninde yer alan Tavşan Adaları'nın ismen sayılarak üzerlerindeki Türk egemenliğinin teyit edilmesi, makul bir yaklaşım tarzı ve sonuç olmuştur (Sertaç Hami Başeren-Ali Kurumahmut, *Ege'de Egemenliği Devredilmemiş Adalar*, Ankara 2003, s 33.).

anlaşması dışında objektif esaslara dayanılarak da sona erdirilemez¹⁵⁴.

Lozan Barış Andlaşması'nın 12'nci maddesinde Gökçeada, Bozcaada ve Tavşan Adaları için bir egemenlik sınırlaması mevcut değildir. Türkiye'nin güvenliği göz önünde bulundurularak Yunanistan için getirilen bir sınırlamanın, Türkiye'nin egemenliğinde olduğu teyit edilen adaları da kapsadığını söylemek, 12'nci maddenin lafzı ve ruhuyla bağdaşmamaktadır. Montrö Sözleşmesi Gökçeada, Bozcaada ve Tavşan Adaları'nın silahsızlandırılmış statüsünü sona erdirirken, Limni ve Semadirek adalarının Lozan'ın 12'nci maddesinde yer alan statüsünü değiştirmemiştir. **Şöyle ki;**

- Sözleşme'nin amacı, başlangıç bölümünün birinci paragrafında “Boğazlar umumi tabiri altında ifade edilen Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazı'ndan geçişi ve seyrüseferi ... Türkiye'nin güvenliği ve Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin Karadeniz'deki güvenliği çerçevesinde koruyacak biçimde düzenlemek ...” şeklinde ifade edilmiş,
- Sözleşme'nin başlangıç bölümünün ikinci paragrafında yer alan ifade ile taraf devletler, Sözleşme'yi, 24 Temmuz 1923

¹⁵⁴ Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Sevin Toluner, *Limni Adası'nın Hukuki Statüsü ve Montrö Boğazlar Konvansiyonu*, İstanbul 1987, s 14-45.

tarihinde Lozan'da imza edilmiş olan Boğazların Tâbi Olacağı Usule Dair Mukavelename'nin yerine koymayı kararlaştırmışlar,

- Sözleşme'nin ayrılmaz parçası olan Protokol'ün birinci maddesi ile de Türkiye'nin Boğazlar Bölgesi'ni derhal ve yeniden askerîleştirebileceğini hükme bağlamışlardır.

Taraf devletlerin Montrö Sözleşmesi'ni, Lozan'da imzalanan Sözleşme'nin yerine koymayı kararlaştırmış olmaları, Limni ve Semadirek adalarının askersizleştirilmiş statüsünü değiştirmemiştir. Yeniden askerîleştirme konusu, Türkiye'nin güvenliği dikkate alınarak, Yunanistan'ın egemenliği altındaki adaları ihraç edecek biçimde düzenlenmiş; Türkiye'nin ve özel olarak ta Çanakkale Boğazı'nın güvenliği gerekçesiyle Lozan Barış Andlaşması'nın 12'nci maddesi ile tesis edilmiş olan Limni ve Semadirek adalarının askersizleştirilmiş statülerini ne Montrö Sözleşmesi ne de açık veya zımnî başka bir uluslararası düzenleme ortadan kaldırmamıştır. Montrö'nün hazırlık çalışmaları da bilinçli olarak yeniden askerîleştirilecek bölgenin Limni ve Semadirek adalarını ihraç edecek biçimde tespit edildiğini göstermektedir.

Sonuç olarak; Limni ve Semadirek adalarının silahsızlandırılmış statülerini düzenleyen temel belge, Lozan Barış Andlaşması'nın 12'nci maddesi ile bu maddenin ayrılmaz bir parçası olan Altı Büyük Devlet Kararı'dır. Bu statünün değiştirilmesi veya sona erdirilmesi, ancak Lozan Barış

Andlaşması'na taraf olan devletlerin açık rızasıyla gerçekleştirilebilir. Bu yönde bir irade beyanı taraf devletlerce bugüne kadar yapılmamış olup, Limni ve Semadirek adalarının silahsızlandırılmış statüleri devam etmektedir. Ayrıca ifade etmek gerekir ki Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin bu adaların silahsızlandırılmasına ilişkin hükümleri de yürürlüktedir¹⁵⁵.

5.5. KİEV, AMİRAL KUZNETSOV ve VARYAG'ın Boğazlardan Geçışı

Bu konuyu incelemeden önce cevaplandırılması gereken soru şudur. Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin uçak gemileri Boğazlardan geçiş özgürlüğünden yararlanabilecekler midir? Bu konuda teknik, hukuki ve siyasi problemler iç içe olup çözüm yolları bu çerçevede araştırılmalı ve irdelenmelidir.

Karadeniz'e kıyıdaş devletler, Montrö Sözleşmesi'nde öngörülen tonajdan (15.000 ton) yüksek bir tonajda bulunan hattıharp gemilerini Boğazlardan geçirebileceklerdir. Hattıharp gemileri Lahika-2'de tanımlanmış olup uçak gemileri açık ve kesin bir ifade ile bu tanımın dışında tutulmuştur. Ayrıca Lahika-2'de uçak gemileri, *“Su taşıyımı ne olursa olsun, başlıca uçak taşımak ve bu uçakları denizde harekete getirmek (hareket ettirmek) için yapılmış ya da buna göre düzenlenmiş suüstü savaş gemileridir.”* şeklinde tanımlanmıştır. Bir savaş gemisi başlıca

¹⁵⁵ Toluner, *Linini Adası'nın ...*, s 51.

uçak taşımak ve bunları denizde hareket ettirmek için yapılmamışsa ya da buna göre düzenlenmemişse, bu gemiye bir inme ya da havalanma güvertesinin konulması, bu geminin uçak gemisi sınıfına sokulması sonucunu vermeyeceği hususu da tanımda yer almıştır. Sözleşme'nin eki olan Lahika-2'de yer alan tanımlar, 25 Mart 1936 tarihli Londra Deniz Kuvvetleri Andlaşması'ndan alınmıştır. Yapılan sınıflandırma, yeni gemi tiplerinin ve türlerinin ortaya çıkması nedeniyle, günün teknik ve askerî gerçeklerine uygunluğunu kısmen yitirmiş görünmektedir. Bu durum âkit devletler arasında zaman zaman yorum ayrılıklarının da ortaya çıkmasına ve yaşanmasına yol açmıştır.

Montrö Sözleşmesi'nin 24'üncü maddesi, savaş gemilerinin Boğazlardan geçişine ilişkin her hükmün yürütülmesinden Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti'ni nezaret etmekle yükümlü tutmuştur. Türk Hükûmeti, yabancı bir deniz kuvvetinin Boğazlardan geçeceği kendisine bildirilir bildirilmez¹⁵⁶, bu kuvvetin kuruluşunu, tonajını, Boğazlara giriş için öngörülen tarihi ve gerekirse olası dönüş tarihini yüksek âkit tarafların Ankara'daki temsilciliklerine bildirecektir.

Dağılan SSCB'ye ait *KIEV* adlı geminin 1976 yılında Boğazlardan geçişi bu duruma örnek teşkil eden bir olaydır. SSCB geminin geçişine ilişkin olarak, Sözleşme'nin 13'üncü

¹⁵⁶ Sözleşme'nin 13'üncü maddesi, bu bilgilerin Türk Hükûmeti'ne diplomatik yoldan bir ön bildirimde bulunulması ile verileceğini amirdir.

maddesi uyarınca Türk Hükûmeti'ne yaptığı ön bildirimle, bu gemiyi “*denizaltısavar kruvazör*” olarak nitelendirmiştir. Batılı devletler bu gemi için uçak gemisi tanımını yapmışlardır. NATO Asamblesi'nin Şubat 1974 tarihli bir açıklaması batılı devletlerin niyetlerini ortaya koymuştu. Yapılan açıklamaya göre Türkiye, *KİEV* ve *MİNSK* adlı uçak gemilerinin Boğazlardan vuku bulabilecek bir geçişini önlemelidir. Türkiye, Montrö Sözleşmesi'nde öngörülen önlemleri uygulamakla bunu kolayca gerçekleştirebilir¹⁵⁷. Montrö Sözleşmesi'ne göre bayrak devletinin beyanının esas olması ve Türkiye'nin bu beyana uyma yönünde zımni bir takdir yetkisinin bulunması nedeniyle; Türkiye, bölgesel ve küresel şartları dikkate alarak belki de Karadeniz'deki güvenliğini göz önünde bulundurarak, kısmen siyasi bir kararla *KİEV*'in Boğazlardan geçişine rıza göstermiştir. *KİEV*, 1993 yılında hizmet dışı bırakılmış, daha sonra bir Çin turizm şirketi tarafından satın alınmıştır. Bahse konu gemi 2004 yılından itibaren Tianjin kentinde, müze gemi ve eğlence merkezi olarak kullanılmaktadır¹⁵⁸.

KİEV sınıfı gemilerde, geniş ve açılı bir uçuş güvertesi ile taktik hava desteği sağlayacak ve dikey iniş/kalkış yeteneğine

¹⁵⁷ Ali Sirmen, "Montrö Çiğneniyor mu?", 10 Ocak 1976 tarihli *Cumhuriyet Gazetesi*, s 3.

¹⁵⁸ Umar, *a.g.e.*, s 19.

sahip değişik tiplerden uçak/helikopterler mevcuttur¹⁵⁹. Bu durum gemilerin “başlıca uçak taşımak ve bu uçakları denizde harekete getirmek için yapılmış” olduğunu göstermektedir. *KİEV* sınıfı gemileri denizaltısavar kruvazör sınıfına sokabilecek özellik ise ASW (Denizaltı Savunma Harbi) silahları ile diğer konvansiyonel silahların varlığıdır. Bu silahlar ile Sözleşme’de yer alan “... bir gemiye bir inme ya da havalanma güvertesinin konulması, bu geminin uçak gemisi sınıfına sokulması sonucunu vermez.” ifadesi, tartışmalara ve Sözleşme’nin farklı yorumlanmasına sebep olmuştur. Bütün bu teknik ve siyasi tartışmalara uzun yıllar SSCB Deniz Kuvvetleri Komutanlığı yapmış olan Amiral Sg-Gorshkov’un aşağıda sunulan açıklamaları ve yaklaşımı ilginçtir. Sg-Gorshkov’a göre; *Sovyetler KİEV’i başlangıçta büyük denizaltı savunma harbi kruvazörü olarak sınıflandırmışlardır. Çünkü;*

- *Temel görevi nedeni ile,*
- *Batıdaki uçak gemileri hakkında Sovyet askerî yazarlarındaki endişelerin azalmasını takiben Sovyetler herhangi bir gemisini uçak gemisi olarak kabul edemezdi,*
- *Belki de Sovyetler bu gemiyi Batının uçak gemisi konseptinin bir kopyası olarak değil kendi kruvazör*

¹⁵⁹ KİEV sınıfı gemiler; 12 Forger (A), 1 Forger (B), 16 Hormone (A) ve 3 Hormone (B) tipi hava vasıtası taşımaktadırlar.

programlarının yeni bir modeli olarak proje etmek istemiştir,

- ***Sovyetler Türk Boğazları'ndan uçak gemilerinin geçişini yasaklayan Montrö Sözleşmesi'ni bazı yorumlar ile tuzağa düşürmek istemişlerdir.***¹⁶⁰

Konu ikinci kez dağılan SSCB'nin 1981 yılında Karadeniz'deki Nikolayev Tersanesi'nde yapımına başladığı uçak gemisi *AMİRAL KUZNETSOV*'un, Boğazlardan geçer mi, geçmez mi? Tartışması ile gündeme gelmiştir. Uçak gemisi mi, ağır kruvazör mü? Münakaşaları yapılırken, Sovyetler Birliği geminin sınıfını ***"uçak taşıyan muharebe kruvazörü"*** olarak deklere ederek Montrö Sözleşmesi'ne uygun hale getirmiş ve Türkiye bu geminin Boğazlar Bölgesi'nden geçişine 2 Aralık 1991'de ilk kez müsaade etmiştir. Sovyetler Birliği *KİEV*'i de *denizaltısavar kruvazör* olarak nitelendirmiş, Sg-Gorshkov'un ifadesiyle Montrö Sözleşmesi'ni bazı yorumlar ile tuzağa düşürerek Boğazlardan geçirmiştir. Ancak, her iki geminin geçiş taleplerine ilişkin olarak yapılan ön bildirimler, Sözleşme'nin 24'üncü maddesi gereğince Türk Hükûmeti tarafından, Sözleşme'ye âkit devletlerin Ankara'daki temsilciliklerine bildirilmiş olmasına rağmen, anılan devletlerce Sözleşme'nin

¹⁶⁰ Ali Kurumahmut, "Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve Savaş Gemileri için Barış Zamanı Geçiş Rejimi", *Stratejik Etütler Bülteni*, S 89, s 131.

ihlal edildiği ve/veya geçişin engellenmesi gerektiği yolunda herhangi bir resmî girişim vaki olmamıştır.

KİEV ve AMİRAL KUZNETSOV üzerindeki tartışmalar tam sönümlenmeden ve kapanmadan konu üçüncü kez, Çin Halk Cumhuriyeti'nin Ukrayna'dan satın aldığı donanımsız yüzer platform *VARYAG*'ın 1 Kasım 2001 günü Karadeniz'den Ege Denizi'ne intikal etmek üzere, römorkörler refakatinde İstanbul Boğazı'ndan başlayan geçişi ve bu geçişin planlanması aşamalarında gündeme gelmiştir. *KUZNETSOV* sınıfı uçak gemisi olarak inşasına başlanan ve tekne inşaatı büyük ölçüde tamamlanmış olan *VARYAG*'ın teknik, hukuki ve ciddi diplomatik zorluklara rağmen siyasi bir kararla geçişine izin verilmiştir¹⁶¹.

¹⁶¹ *VARYAG*'ı gemi olarak kabul ettiğimiz takdirde, 2 Aralık 1991'de Türk Boğazları'ndan *uçak taşıyan muharebe kruvazörü* olarak deklare edilerek geçiş yapan *AMİRAL KUZNETSOV* uçak gemisi ile aynı yapıda ve teknik özelliklerde bir gemi olarak kabul etmemiz gerekir. Eğer uçak gemisi değilse; uzunluğu 306 m, genişliği 70 m ve yüksekliği 53 m olan ve hiçbir donanımı bulunmayan ve makinesi olmayan dev bir platform olarak tanımlanabilir. Ancak bilinen gerçek şudur: Bu dev platform uçak gemisi olarak dizayn edilmiş olup inşası tamamlanmamıştır. Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'ne göre *VARYAG* bir gemidir; bir gemi olduğuna göre ya ticaret gemisidir ya da savaş gemisidir. Teknik ve hukuki veriler, *VARYAG*'ın bir uçak gemisi olduğunu göstermektedir. Türkiye, Karadeniz'e kıyısı olmayan bir devletin uçak gemisinin geçişine müsaade etmiş görünmektedir. Türkiye'nin, SSCB'nin uçak gemisi teknolojisinin Çin Halk Cumhuriyeti'ne transferi amacıyla, Türk Boğazları'ndan geçişine müsaade ettiği değerlendirmesi daha iyimser bir yaklaşım olabilir. Bu

Karadeniz’e kıyısı olmayan devletlerin sadece hafif suüstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı sınıf gemileri Boğazlardan geçiş hakkına sahip iken; mülkiyeti Çin Halk Cumhuriyeti’ne ait olan, kuvvetli bir görüşe göre bir uçak gemisinin, daha zayıf bir görüşe göre boyu 300 m’den büyük, hiçbir donanımı bulunmayan ve makinesi olmayan dev bir platformun geçişine Türkiye tarafından izin verilmiştir. Her iki durumda da Türkiye’nin siyasi sorumluluğunun tartışılabileceği değerlendirilmektedir. Bu geçiş izni, benzer nitelikli talepler için emsal teşkil edebilecek ve Türkiye’nin seyir emniyeti ile deniz ve çevre güvenliği gerekçesiyle yaptığı bazı titiz uygulamalarının da sorgulanması ve tartışılması sonucunu doğurabilecektir. *VARYAG*’ın geçişi Montrö Sözleşmesi’nin uygulanmasında yeni bir sayfa açılması bakımından önemlidir.

durum, Montrö Sözleşmesi’ne taraf olmamakla birlikte ABD’nin dikkatle takip ettiği bir konu hüviyetinde görünmektedir. SSCB’nin dağılmasından sonra, 1993 yılında yapılan anlaşmayla Ukrayna’da kalan ve yapımı bütünüyle tamamlanmamış olan *VARYAG* önce İngiltere’ye, İngiltere vazgeçince Çin’e satılmıştır. Geminin yapımı Çin’de tamamlanmış olup 2011 yılında *LIAONING* uçak gemisi olarak Çin donanmasında hizmete girmiştir (Umar, *a.g.e.* s 19).

5.6. SSCB ve Yugoslavya'nın Dağılması

Montrö Sözleşmesi'nin âkit taraflarından biri olan SSCB'nin dağılması ve Karadeniz'e kıyıdaş Ukrayna, RF ve Gürcistan devletlerinin kurulmasının anılan Sözleşme'ye olan etkileri ile Yugoslavya'nın dağılmasının etkilerinin; “Geçiş Koşulları”, “Karadeniz'deki Tonaj Durumu” ve “Halefîyet” bakımından olmak üzere üç başlık altında incelenmesi gerekir.

5.6.1. Geçiş Koşulları

Sözleşme'de, Boğazlardan geçiş ve ulaşım özgürlüğünden yararlanma bakımından âkit devlet olma şartı aranmamakta, Türkiye'nin güvenliği ve Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin bu denizdeki güvenlikleri çerçevesinde geçiş koşulları düzenlenmektedir. Geçiş koşulları bakımından önemli olan husus, Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin, bu bağlamda RF, Ukrayna ve Gürcistan ile Romanya ve Bulgaristan'ın; Sözleşme'nin kendilerine tanıdığı istisnai hüküm gereğince, uçak gemileri hariç 15.000 tondan daha yüksek bir tonajdaki hattıharp gemilerini Boğazlardan geçirebilme hakkına sahip olmalarıdır. Bununla birlikte bahse konu devletler Karadeniz'in dışında yaptırdıkları veya Karadeniz'e kıyıdaş olmayan bir ülkeden satın aldıkları denizaltılarını Karadeniz'deki üslerine katılmak ve anılan denizaltıları bu deniz dışındaki tersanelerde onarılmak üzere Boğazlardan geçirme hakkına da sahiptirler.

5.6.2. Karadeniz’deki Tonaj Durumu

Karadeniz’e kıyısı olmayan devletlerin, barış zamanında bu denizde bulundurabilecekleri savaş gemilerinin toplam tonajı 30.000 tonla sınırlandırılmış; ancak *herhangi bir anda*, Karadeniz’in en güçlü donanmasının tonajı, Sözleşme’nin imza tarihinde bu denizde en güçlü olan donanmanın tonajını en az 10.000 ton aşması durumunda, 30.000 tonluk toplam tonajın *aynı ölçüde* ve en çok 45.000 tona varıncaya değin artırılacağı 18’inci madde ile hükme bağlanmıştır.

Karadeniz’e kıyısı olmayan devletlerin bu denizde aynı anda bulundurabilecekleri toplam tonaj, dağılan SSCB Karadeniz donanmasının 105.000 tonluk bir tonaja sahip olduğu Ocak 1992 itibariyle, Sözleşme’nin öngördüğü maksimum tonaj olan 45.000 ton idi. 1 Ocak 1999 itibariyle RF, Karadeniz’deki donanmasının toplam tonajını 75.000 ton olarak bildirmiştir. Bu tonaj, “*herhangi bir anda ... en az 10.000 ton aşarsa ... aynı ölçüde ve en çok 45.000 tona varıncaya değin artırılacağı*” hükmünün tatbikinde üst sınır değeri oluşturmaktadır. Sözleşme’de ayrıca düzenlenmemiş olmakla birlikte 18’inci maddenin yorumundan ve özellikle *herhangi bir anda* 10.000 tonluk limitin aşılmasının ifade edilmesi ile *aynı ölçüde ... artırılacağı* ifadesinden ve ayrıca her yılın 1 Ocak ve 1 Temmuz tarihlerinde kıyıdaş devletlerce Karadeniz’deki donanmalarının toplam tonajlarının bildirilmesi; bu tonajın 75.000 tonun altına düşmesi durumunda,

Karadeniz’de aynı anda bulunabilecek yabancı deniz kuvvetlerinin toplam tonajının da aynı ölçüde azalacağı ve 30.000 tona kadar inebileceği sonucu çıkmaktadır. Bahse konu 30.000 tonluk limite inmesi için ise Karadeniz’de bulunan en güçlü donanmanın tonajının, Sözleşme’nin imzalandığı tarihteki 60.000 tonluk SSCB donanması düzeyine inmesi gerekir. Karadeniz’de en güçlü donanmaya sahip olan RF, Karadeniz’deki donanmasının toplam tonajını, 1 Temmuz 2005 bildiriminde olduğu gibi 1 Ocak 2006 itibariyle de **73.500 ton** olarak bildirmiştir. Bu bildirim esas alınarak yapılacak hesaplama neticesinde; o tarih itibariyle Karadeniz’de aynı anda bulunabilecek kıyıdaş olmayan devletlerin deniz kuvvetlerinin toplam tonajının 43.500 ton olması, tek bir devletin ise bu tonajın üçte ikisi düzeyinde (29.000 ton) bir kuvvet bulundurabileceği sonucu çıkmaktadır.

Rusya’nın 1 Ocak 1999 tarihli bildirimindeki 75.000 ton ile 2005 ve 2006 tarihli bildirimlerindeki 73.500 ton rakamları; Karadeniz’de aynı anda bulunabilecek yabancı deniz kuvvetlerinin toplam tonajına ilişkin Montrö uygulamalarının ve bu bağlamda Montrö’nün 24’üncü maddesi kapsamında Türkiye’nin objektifliğinin ve tarafsızlığının kontrolü bakımından ayrıca önem taşıdığı düşünülmektedir. Devam etmekte olan Rusya-Ukrayna Savaşı’nda Karadeniz donanmasına ait on beşin üzerinde savaş gemisini kaybettiğine ilişkin yazılı ve

görsel basında yer alan haberler, Karadeniz’de aynı zamanda bulunabilecek kıyıdaş olmayan devletlere ait deniz kuvvetlerinin toplam tonajının, Montrö’nün 18’inci maddesinde düzenlenen ve 20 Temmuz 1936’daki başlangıç değeri olan 60.000 ton seviyesine inmiş olabileceğini düşündürmektedir. Bu çerçevede şunu söyleyebiliriz. Montrö Sözleşmesi ayakta durduğu sürece kısa ve orta vadede Karadeniz’de yukarıda bahse konu tonaj durumunu belirleyecek kıyıdaş devlet yine RF olacaktır. Dağılan SSCB’nin diğer iki halef devletleri olan Ukrayna ve Gürcistan Karadeniz donanmalarının 30.000 ton-45.000 ton aralığındaki tonaj hesaplamasında herhangi bir etkilerinin olamayacağı görülmektedir.

5.6.3. Halefiyet (Ardıllık)¹⁶²

SSCB’nin dağılması sonucunda bağımsızlıklarına kavuşan ve devlet statüsüyle ortaya çıkan BM üyesi 15 bağımsız devletten¹⁶³ üçü **RF**, **Ukrayna** ve **Gürcistan** Karadeniz’e kıyıdaş olup SSCB’nin halefi statüsüyle, bir “*Halef Olma Bildirimi*” ile Montrö Sözleşmesi’ne taraf olabilme imkânları mevcuttur.

¹⁶² Devletlerin andlaşmalara ardıl (halef) olmasına ilişkin tartışmalar, hukuki değerlendirmeler ve ayrıntılı bilgi için bkz. Hüseyin Pazarcı, *Uluslararası Hukuk*, 19. Baskı, Ankara 2020, s 392-397.

¹⁶³ Bahse konu devletler; RF, Ukrayna, Gürcistan, Belarus, Moldavya, Ermenistan, Azerbaycan, Kazakistan, Türkmenistan, Özbekistan, Kırgızistan, Tacikistan, Estonya, Letonya ve Litvanya’dır.

Anılan devletler, halefiyet yoluyla Sözleşme'ye katılmış olmaları halinde; taraf devlet sıfatından doğabilecek tüm hak ve menfaatlerden yararlanabileceklerdir. Bu kapsamda diğer âkit taraflar gibi bu devletler de Sözleşme'de öngörüldüğü biçimde âkit devlet statüsünden kaynaklanan;

- Herhangi bir zamanda Sözleşme'yi sona erdirme ön bildiriminde bulunabilme,
- Sözleşme'nin bir veya birkaç hükmünün değiştirilmesini önerme girişiminde bulunabilme ve bu hususta toplanabilecek bir konferansta kendilerini temsil ettirebilme,
- Sözleşme'nin sona erdirilmesi amacıyla âkit devletlerden birinin fesih beyanında bulunması durumunda, yeni bir sözleşme oluşturmak üzere toplanacak konferansa iştirak etme,
- Türk Hükûmeti'nin âkit devletlerin Ankara'daki temsilciliklerine yapacağı bildirimler ile de savaş gemilerinin geçişine ilişkin bilgilerden önceden haberdar olma,

haklarına sahip olacaklardır.

Yeni oluşan devletlerin halef olmamaları ve Sözleşme'ye âkit devlet statüsü ile katılmamaları durumunda ise Sözleşme, mevcut şekliyle yürürlükte kalmaya devam edecek ve anılan

devletler Boğazlardan geçiş ve ulaşım özgürlüğünden Karadeniz’e kıyıdaş devlet sıfatıyla yararlanabileceklerdir¹⁶⁴.

RF ve Ukrayna halefiyet yoluyla Montrö Sözleşmesi’ne katılmış ve âkit devlet statüsünü kazanmıştır. Gürcistan’ın ise bugüne kadar Sözleşme’ye katılıma ilişkin herhangi bir bildirimde bulunmadığı bilinmektedir. Türk Hükûmeti, savaş gemilerinin Boğazlardan geçişi ve Karadeniz’e çıkışları ile ilgili kendisine yapılan ön bildirimlerle sahip olduğu bilgileri ve Karadeniz’deki tonaj durumunu RF ve Ukrayna’nın (halef olması durumunda Gürcistan’ın) Ankara’daki temsilciliklerine de vermesi gerekmektedir.

Yugoslavya’nın dağılmasından sonra oluşan yeni devletlerden¹⁶⁵ hiçbirisi, bugüne kadar, Sözleşme’ye halefiyet yoluyla taraf olmaya ilişkin bir bildirim ve talepte bulunmamıştır. Bu devletlerin Yugoslavya’ya halef devlet olarak Montrö Sözleşmesi’ne taraf olabilmeleri konusu tartışmalı olup bu konuda teknik ve hukuki zorlukların yanında belirsizlikler ve aydınlatılması gereken siyasi grilikler mevcuttur. Doğal olarak

¹⁶⁴ Ali Kurumahmut, "Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin Dağılması ve Montrö Boğazlar Sözleşmesi", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, S 553, s 86.

¹⁶⁵ Bahse konu devletler; Sırbistan, Karadağ (2006 yılında Sırbistan’dan ayrılmıştır.), Kosova (2008 yılında Sırbistan’dan ayrılmıştır.), Hırvatistan, Slovenya, Bosna-Hersek ve kuruluşundaki adı Makedonya olan Kuzey Makedonya’dır.

Türk Hükûmeti, Sözleşme gereği elde ettiği bilgileri bu devletlerden herhangi birisine vermemektedir.

Netice olarak; SSCB ile Yugoslavya'nın dağılması ve RF ile Ukrayna'nın âkit devlet statüsü kazanmasından sonra Montrö Sözleşmesi'nin âkit devletleri, RF, Ukrayna, Romanya, Bulgaristan, Türkiye, Yunanistan, İtalya, Fransa ve İngiltere'den oluşmaktadır. Bugün için âkit devlet sıfatından doğabilecek hak ve menfaatlerden bu devletler istifade edebilmektedir.

5.7. NATO Çok Uluslu Deniz Kuvveti Unsurlarının Karadeniz'e Geçişleri

NATO'nun Akdeniz Daimî Deniz Kuvveti STANAVFORMED'in aktive edilmesini müteakip bu kuvvetin ve/veya Atlantik Daimî Deniz Kuvveti STANAVFORLANT'ın liman ziyareti, eğitim, tatbikat ve benzeri başka bir faaliyet için Karadeniz'e geçişlerinde;

- 15 gün önceden ön bildirimde bulunulmalı mı?
- Bu ön bildirim kuvvette gemisi bulunan devletler tarafından ayrı ayrı mı yapılmalı?
- Birlikteki gemi adedini tonaja bağlı olarak limitleyecek miyiz?
- Geçiş zamanında mı yapmalıyız?

soruları, Montrö Sözleşmesi'ni NATO platformlarında gündeme getirmiştir.

Savaş gemilerinin barış zamanında Boğazlardan geçişi için yapılması öngörülen ön bildirimi düzenleyen Sözleşme'nin 13'üncü maddesine göre; bahse konu ön bildirimin, gemilerin bağlı bulundukları devletler tarafından yapılması gerekmektedir. Uluslararası hukukun diğer bir süjesi olan uluslararası kuruluşların, bu bağlamda NATO'nun, böyle bir ön bildirimde bulunması öngörülmemiştir. Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletler için bildirimin on beş gün önceden yapılması arzuya şayan sayılmaktadır. Ancak hiçbir halde bu süre sekiz günden az olamaz. Kısaca, NATO üyesi devletlerin savaş gemilerinin Boğazlardan geçişleri için yapılacak ön bildirimin, savaş gemilerinin mensubu oldukları devletler tarafından, 15 gün önceden yapılması gerekmektedir. Boğazlara girişin ilk ön bildirimde belirtilen tarihten başlayarak beş günlük bir zamanda ve gündüz yapılması zorunludur.

Boğazlardan geçecek Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemilerinin, sınıfı, tonajı ve sayısı ile barış zamanında bu denizde bulundurabilecekleri toplam tonaj ve kalabilecekleri süre sınırlanmıştır. Sözleşme'nin söz konusu hükümleri çerçevesinde konuyu incelediğimiz zaman; Boğazlardan aynı anda geçiş yapan birlikteki gemi adedinin dokuz gemiden ve toplam tonajının 15.000 tondan fazla olmaması, Karadeniz'de bulunacak birlik tonajının, aynı anda bu denizde bulunabilecek toplam tonajı aşmaması ve bu denizde

yirmi bir günden fazla kalmaması gerekmektedir. Montrö Sözleşmesi'nin açık hükümlerinin hiçbir yoruma tâbi tutulmadan, istisnasız olarak bir bütün halinde uygulanması ve Sözleşme'nin hak sahibi statüsü tanımadığı NATO gibi uluslararası kuruluşların Sözleşme hükümlerine ilişkin özel uygulama taleplerine müsaade edilmemesi gerekir.

5.8. Rusya-Ukrayna Savaşı'ndan Sonra Ortaya Çıkan Mayın Tehdidi¹⁶⁶

Rusya-Ukrayna Savaşı'nın başlamasından sonra Batı Karadeniz'de özellikle İstanbul Boğazı yaklaşma sularında görülmeye başlayan mayınlar, mayın silahının bir kez daha stratejik ve psikolojik tesiri yüksek bir silah olduğunu gösterdi. Bu çerçevede; döküldüğünün duyulmasından itibaren mayın tehdidi ilk 6 ayda; Karadeniz'de ticari deniz trafiğinin ve balıkçılığın azalmasına, deniz sigorta bedellerinin yükselmesine, İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan gemi sayısının azalmasına, Ukrayna'dan yapılan tahıl nakliyatının büyük çaplı sekteye uğramasına ve Boğaz yaklaşma sularında ve Batı Karadeniz'de

¹⁶⁶ Bu bölüm Emekli Deniz Kurmay Kıdemli Albay İsmail Hakkı Ataseven tarafından kaleme alınmıştır. İsmail Hakkı Ataseven mayın tarama gemilerinde Branş Subaylığı, Bölüm Amirliği, II. Komutanlık ve Komutanlık görevlerinde bulunduktan sonra 2006-2008 yıllarında mayın tarama ve mayın avlama gemilerinden oluşan II. Mayın Arama ve Tarama Filotillası Komodoru olarak görev yapmıştır.

liman yaklaşma sularında önemli ölçüde mayın karşı tedbirleri faaliyetlerinin yürütülmesine sebep oldu.

İlk mayın istihbaratından ve mayın tehdidinin varlığından 18 Mart 2022 tarihinde Rus makamlarının yaptığı *“Ukrayna tarafından Ukrayna açıklarına döşenen deniz mayınlarından 420’si bağlantılarından koparak Karadeniz’in batısı ve Boğazlar’a doğru sürüklendiği”* yönündeki açıklaması ile haberdar olundu. Buna karşı Ukrayna makamları Odessa, Ochakov, Chernomorsk ve Yuzny limanları çevresine döşenen mayın hatları için Rusya’yı suçladı. Karadeniz’de görülen başboş/serseri mayınlara ilişkin olarak bugüne kadar gerek görsel ve gerekse yazılı basında, mayın döküşünün Rusya tarafından mı yoksa Ukrayna tarafından mı yapıldığına ilişkin çeşitli tartışmalar yapılmış ve muhtelif görüşler beyan edilmiştir.

Mayının savunma ve zayıfın silahı olması prensibinden ve Odessa Körfezinde deniz harekâtının/amfibi harekâtın icrasının önlenmesi açısından mayınların Ukrayna tarafından döküldüğü görüşlerine karşı, denizden Ukrayna’nın takviyesi, Ukrayna limanlarına yönelik deniz ulaştırmasının sekteye uğratılması ve özellikle Ukrayna’dan deniz yolu ile yapılan tahıl ihracatının önlenmesi maksat ve niyetiyle mayın döküşünün Rusya tarafından yapılmış olabileceğine ilişkin görüşler de ileri sürülmüştür.

Mayın döküşünün icra ettiği tesirler ve sonuçları açısından Batı Karadeniz'deki mayınlamanın özellikle Ukrayna tahıl ihracatına vurduğu darbe, savaşın başından itibaren Odesa Körfezi ve açıklarında Rusya'nın icra ettiği deniz harekâtı göz önüne alınacak olursa mayın döküşünün Rusya tarafından yapılma ihtimalinin daha yüksek olduğu ortaya çıkmaktadır. Şayet mayınlama Ukrayna tarafından yapılmış olsaydı gerek yapılan mayınlamanın psikolojik tesiri ve gerekse mayın hatlarının deniz harekâtı icra eden Rusya tarafından bilinemeyecek olması ve dökülen mayınların oluşturacağı tehdit nedeniyle Odesa Körfezi ve açıklarında Rusya çok kolay bir şekilde deniz harekâtı icra edemez ya da böyle bir harekât tarzı için çok büyük çaplı mayın karşı tedbirleri harekâtı icra etmek zorunda kalırdı.

Bunun yansısı Romanya ve Bulgaristan sahillerine yakın bölgeler ile İstanbul Boğazı yaklaşma sularında tespit edilerek imha edilen/tesirsiz hale getirilen mayınların nasıl döküldüğüne dair oldukça teknik fakat doğru bir zeminde olmayan değerlendirmeler yapılmıştır. Rusya'nın basın bildirisinde belirttiği şekilde Ukrayna tarafından dökülen 420 mayının demirleme tellerinden koparak Romanya ve Bulgaristan sahillerine yakın bölgeler ile İstanbul Boğazı yaklaşma sularında ortaya çıktıkları görüşü oldukça taraftar bulmuş görülüyor. Ancak bu kadar çok sayıda mayının demirleme hatası ile dökülmesi

teknik olarak mümkün değildir. Demirleme hatası en fazla %10 seviyesinde olabilir ki buda 25-30 civarında bir mayına tekabül eder ve bu 25-30 mayının hepsinin de satıh yaparak sürüklendiği manasına gelmez. Bahse konu 25-30 mayın demirleme hatası ile döküldü ise ya dibe çökmüştür ya da planlanan döküş yerinden farklı bir mevkiye dökülmüştür. Eğer kasıtlı ve bilinçli olarak hasarlı veya zayıf demirleme teli kullanılmadı ise iyimser tahminle teknik olarak %1-2 mertebesinde serbest kalarak satıh yapar ki buda 10-12 mayına tekabül eder. Dolayısı ile her iki halde de serbest kalarak sürüklenen mayın sayısının 420 rakamına yaklaşması mümkün görülmemektedir. Bu durum mayın döküşünün serseri mayınlama şeklinde herhangi bir ticari veya askerî gemiden sınırlı sayıda, Romanya ve Bulgaristan deniz alanları ile İstanbul Boğazı yaklaşma sularında ortaya çıkması için Odesa Körfezinin çok daha güneyinde 100-150 mil açıktaki yapılmış olabileceğinin daha muhtemel olduğunu ortaya çıkarmaktadır¹⁶⁷.

¹⁶⁷ Resmi kaynaklardan elde edilen ve aynı zamanda yazılı ve görsel basın organlarında da yer alan bilgilere göre Batı Karadeniz’de toplam **15 mayın** (Türkiye: 6, Bulgaristan: 2, Romanya: 6, Ukrayna:1) tespit edilmiş olup imha edilmiş ve/veya etkisiz hale getirilmiştir.

Nitekim Murat Gündüz ile Deniz Kutluk tarafından yapılan ve akademik çevrelerde önem atfedilen bir çalışmada¹⁶⁸ ortaya konan sürüklenme modeli de göstermektedir ki Odesa Körfezinin çok sığ olan kuzey kıyılarına yakın bölgesinde (Odesa Körfezinin en kuzey sahilinden yaklaşık 10-15 mil güneydeki deniz alanlarında) yapılacak bir mayınlamada serseri/serbest kalan mayınlar İstanbul Boğazı yaklaşma sularına sürüklenememekte/intikal edememekte; akıntı, rüzgar ve dip yapısı gibi nedenlerle Odesa Körfezi içinde kalmaktadır. Bu mayınlar en fazla Romanya kıyılarına yakın bölgelere kadar sürüklenmektedir. Odesa Körfezinin daha derin olan güney kesiminden Karadeniz'in ortasına yakın (Odesa Körfezinin en kuzey sahilinden yaklaşık 120-130 mil güneydeki açık deniz alanlarında) bölgelerde yapılan mayınlamalar (ki burada da sistematik bir mayınlamadan ziyade herhangi bir deniz vasıtasından serseri mayınlama yapılmış olması daha muhtemeldir.) İstanbul Boğazı yaklaşma sularına sürüklenmekte/intikal etmektedirler.

Bu bilimsel sürüklenme modeli de açıkça göstermektedir ki Odesa Körfezinde yapılan mayınlama ile Türkiye kıyılarına kadar sürüklenen/intikal eden mayınlar doğrudan birbirine

¹⁶⁸ Murat Gündüz, Deniz Kutluk, *Research Article*, Detection of possible route of mines broken off during the Russia-Ukraine war with an ocean circulation and a particle model.

bağlantılı olmayabilir. Bu durumda hem Odesa Körfezinde bir mayınlama yapılması, hem de Romanya, Bulgaristan ve Türkiye sahillerine kadar sürüklenebilecek ayrı bir mayınlama yapılmış olması kuvvetli bir ihtimal olarak ortaya çıkmaktadır. Birçok makale ve tartışmada öne sürülen ve Ukrayna tarafından demirli kontak mayınların bir amfibi harekate karşı Odesa Körfezi liman yaklaşma sularına dökülmüş olabileceği değerlendirmeleri teknik olarak pek mümkün değildir. Demirli kontak mayınların dökülebilmesi için asgari 10 metre su derinliği olması gerekliliği, amfibi harekate karşı daha özel tip deniz mayınları kullanılması ihtiyacı ve ortaya çıkan mayınların demirli kontak mayınlar olduğu göz önüne alındığında mayınlamanın Ukrayna tarafından yapıldığına ilişkin değerlendirmelere ihtiyatla yaklaşmak gerektiği açıktır.

Burada esas tartışılması ve değerlendirilmesi gereken konunun mayınların kim tarafından ve hangi teknikle döküldüğünden ziyade mayınlamanın Karadeniz’de deniz güvenliğine ve deniz ticaretine tesiri ne olmuştur ve bunun Türkiye’ye yansıması nasıl olmuştur. Mayınlar ister Ukrayna tarafından, isterse Rusya tarafından dökülmüş olsun yapılan mayınlamanın her iki halde de Karadeniz’de deniz güvenliğine ve Türkiye’nin Karadeniz’deki hak, temel çıkar, alaka ve menfaatlerine büyük çaplı olumsuz etkileri olmuştur. Türkiye kıyılarına yakın bölgelerde tespit edilen mayınların

imhası/tesirsiz hale getirilmesinden önce mayın imha dalgıçları veya SAS (sualtı savunma) timlerince yapılan incelemeden; demirleme tellerinin kopmuş olup olmadığı veya kilit mekanizmalarından serbest kalıp kalmadıkları ve üzerindeki markalamalardan hangi ülkeye ait oldukları ile mayın döküşünün kimin tarafından yapılmış olduğu doğrulanabilecektir. Türkiye'nin Ukrayna ve Rusya ile yakın diplomatik ve ticari ilişkileri çerçevesinde, bahse konu mayın döküşünün hangi devlet tarafından yapıldığının açıklanmasının Türkiye açısından bir fayda getirmeyeceği hususunun da gözden uzak tutulmaması gerektiği değerlendirilmektedir.

Rusya-Ukrayna Savaşı'nda, özellikle mayın tehdidinin ortaya çıkmasından sonra, Karadeniz ve Azak Denizi'nde deniz emniyet ve güvenliğine ilişkin, teknik nitelikte olmakla birlikte siyasi boyutları da bulunan IMO'nun aldığı çok sayıda karar bulunmaktadır¹⁶⁹. Yukarıda bahse konu tartışma ve değerlendirmeleri bir tarafa bırakarak, mayınlamanın önemli olumsuz etkilerini aşağıdaki şekilde sıralamak konuya ilişkin daha sağlıklı sonuçlara ulaşmamızı sağlayabilecektir.

¹⁶⁹ Bkz. www.imo.org-Maritime Security and Safety in the Black Sea and Sea of Azov.

5.8.1. Deniz Ulaştırması ve Deniz Ticareti ile Balıkçılık Faaliyetlerine Etkileri

Batı Karadeniz’de mayınlama yapıldığının duyurulmasından itibaren ilk 6 ay içinde ticari deniz trafiğinde önemli ölçüde bir azalma olmuştur. Bu kapsamda Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü’nce yayınlanan İstanbul Boğazı gemi geçiş istatistiklerine¹⁷⁰ baktığımızda henüz savaşın başlamamış olduğu Şubat 2022’de İstanbul Boğazı’ndan çift yönlü olarak 3.094 gemi geçmiş olup bunların toplam gros tonajı 54.325.814’tür. 24 Şubat’ta savaşın fiilen başlaması ve 18 Mart 2022’de Rus makamlarınca Ukrayna tarafından mayınlama yapıldığına ilişkin basın bildirisi ve ilk mayının tespit ve tesirsiz hale getirilmesinin meydana geldiği Mart 2022’de çift yönlü olarak 2.550 gemi geçmiş olup bunların toplam gros tonajı 40.467.687 olmuştur. Bu azalma savaş ve mayınlamanın deniz ticaretine olumsuz yansımaları göstermekte olup gemi adedi bazında %17,6, gros tonaj olarak ta %25,3’lük bir rakama tekabül etmektedir. Mayın tehdidi, İstanbul Boğazı’ndan geçiş yapan gemi sayısı ve dolayısıyla tonajlarında azalmaya sebep olduğu gibi Karadeniz *limanlarından/limanlarına* yapılan deniz ticaretini de olumsuz etkilemiştir.

Gemi sayısı ve gros tonajdaki bu azalma zamanla mayınlamanın psikolojik tesirinin yavaş yavaş ortadan kalkması

¹⁷⁰ https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/resmi_istatistikler

ve tespit edilen mayınların ilgili ülkelerce hızla tesirsiz hale getirilmesi neticesinde durmuş ve gemi geçişleri Nisan 2022'den itibaren tedrici bir artışa dönmüştür. Geçiş yapan gemi adedi altı ay sonra Eylül 2022'de, Ocak 2022 ayındaki gemi adedine ulaşmış, gros tonajda ise 13 ay sonra yani Mart 2023'de, Şubat 2022 ayındaki seviyesine ulaşabilmiştir.

Mayın tehdidinden Karadeniz'de yapılan balıkçılık ve avlanma faaliyetleri de büyük ölçüde etkilenmiş; serseri mayınların varlığı balıkçılık ve avlanma faaliyetlerinde Türkiye'nin yanı sıra kıyıdaş diğer devletler için de olumsuz neticeler ortaya çıkarmıştır. Türkiye'nin balık stokları, balık avcılığı ve balıkçı teknesi sayısı bakımından önemli bir bölgesi olan Batı Karadeniz'de 26 Mart 2022 tarihinde mayın tehdidi nedeniyle balıkçılık faaliyetleri gece süresince yasaklanmıştır. Gerek bu yasaklama ve gerekse bölgede görülen başıboş mayınların psikolojik tesirleri nedeni ile çok sayıdaki balıkçı balık avlayamama, maliyet artışları ve sezon kaybı gibi nedenlerle büyük mali kayıplara uğramışlardır. Özellikle İstanbul'daki balık tüketicileri de pazara sürülen balık türlerindeki azalma ve balık fiyatlarında artış ile karşı karşıya kalmışlardır¹⁷¹.

¹⁷¹ Bu konuda kapsamlı bir inceleme için bkz. Mustafa Zengin, *Research Article*, the Economic Effects of the Russia- Ukraine War on Turkish Fisheries in the Western Black Sea Region.

5.8.2. Savaşın ve Mayınlamanın Deniz Sigortalarına Etkisi

Savaşın başlaması P&I kulüplerini harekete geçirmiş ve haritada görülen koyu kırmızı renkli saha ki Odesa Körfezi ile Ukrayna-Romanya deniz yan sınırından Gürcistan karasularına uzanan hattın kuzeyini içeren bir deniz sahası harp sahası olarak ilan edilerek; bu sahada faaliyet gösterecek ticaret gemileri için normal P&I sigortalarına ilaveten harp sigortaları devreye sokulmuştur. Bu çerçevede ortaya çıkan risklerden dolayı bölgeye yönelik deniz primlerinde ciddi yükselmeler ortaya çıkmıştır. Hem savaşın risk ve tesiri hem primlerin yükselmesi nedeni ile Batı Karadeniz limanlarına yönelik gemi trafiğinde ciddi bir azalma olduğu gibi primlerin artması nedeni ile nakliyat ve navlun maliyetleri büyük oranda artış göstermiştir. Karadeniz'deki mayın döküşünün deniz sigortalarına etkisi savaşın ilk yılına oranla kısmen azalmış olmakla beraber halen harp sahası statüsü devam eden Odesa Körfezi ve Azak Denizi'ni içeren Kuzey Karadeniz deniz sigortacılığı için yüksek riskli alan olarak kabul edilmektedir¹⁷².

¹⁷² *JWC Listed Areas*, Lockton Marine, 18 Aralık 2023; İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, *Denizcilik Sektör Raporu*, İstanbul 2023; *Türkiye Sigorta Birliği Sektör Raporu 2022*.

5.8.3. Ukrayna'dan Yapılan Tahıl Nakliyatının Büyük Oranda Sekteye Uğraması

Rusya-Ukrayna arasında yaşanan savaş ve Karadeniz'in kuzeyinde yapılan mayınlama; iki ülkenin tahıl ürünlerinin küresel tahıl ticaretindeki önemi nedeniyle her şeyden önce Ukrayna tahıl ihracatının durmasına, depolanan tahılın elde kalması ve bozulması gibi Ukrayna tarafına tek taraflı olumsuz etkileri yanında, çok fazla sayıda ülkenin tahıl ithalatına ve küresel ürün piyasalarına büyük çaplı olumsuz tesirler yapmıştır. Bu olumsuzlukları gidermek eldeki ürünlerin bozulmasını engellemek üzere Türkiye'nin savaşan ülkeler nezdindeki yoğun gayretleri neticesinde elde kalan tahılın Karadeniz'de açılacak bir deniz koridoru üzerinden emniyetli bir şekilde tahliyesi üzerinde bir uzlaşma sağlanabilmiştir.

Karadeniz Tahıl Koridoru anlaşması, başta Türkiye'nin arabuluculuğu olmak üzere Birleşmiş Milletler, NATO, Avrupa Birliği ve ABD'nin katkıları ile 22 Temmuz 2022'de İstanbul'da imzalanmıştır. Faaliyetlerin yürütülmesi için İstanbul'da bir koordinasyon merkezi kurulmuştur. Temmuz 2023 tarihinde Rusya tarafından sona erdirilen anlaşma sonrası alternatif deniz rotaları arayışlarına girilmiş ve oluşturulan alternatif deniz rotaları üzerinden tahditli olarak tahıl ihracatına devam edilebilmiştir. ***Gökçe Bahar Gürbüz ve Ateş Bayazıt***

*tarafından yapılan bir çalışmaya göre konuya ilişkin veriler şu şekildedir*¹⁷³.

- 29 Ekim 2022 tarihinde Rusya tarafından durdurulan anlaşma Türkiye'nin girişimleri ile 120 gün, 60 gün ve 60 gün olmak üzere toplam 3 defa uzatılmış ve 17 Temmuz 2023 tarihinde sona ermiştir.
- Anlaşmanın ardından ilk sevkiyatın 1 Ağustos tarihinde bir gemi ile başladığı, Ukrayna'nın Odessa limanından kalkan geminin 26.527 ton mısırı Lübnan'a götürdüğü görülmektedir. Bu tarihten sonra 25 Ekim 2022 tarihine kadar olan üç aya yakın süreçte toplam 8.882.968 ton sevkiyatın yarısından fazlası Çornomorsk'tan, üçte biri Odessa ve geri kalanı da Pivdennyi'den olmak üzere Ukrayna'nın üç limanından gerçekleştirilmiştir. Bu sevkiyatın %40'ından fazlası mısır, %30'a yakını buğday olmuştur.
- Dış ticaret açısından değerlendirildiğinde iki devlet toplamda, dünya buğday ihracatının %29'unu, ayçiçeğinde ise kritik seviyelere ulaşarak %75'ini gerçekleştirmektedir. Küresel piyasalarda 2021 yılında işlem gören buğdayın %28'ini, arpanın %26'sını, mısırın

¹⁷³ Ateş Bayazıt, Gökçe Bahadır Gürbüz, Karadeniz Tahıl Koridoru Anlaşmasının Uluslararası Ticaret Açısından Değerlendirilmesi (2023). *Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi*, 10 (6) 2215-2235.

%13'ünü ve kanola yağının da %22'sinin ihracatı Rusya ve Ukrayna tarafından gerçekleştirilmiştir.

- Uluslararası gıda pazarlarının en önemli oyuncularından birisi olan Ukrayna'nın küresel pazarlardaki dış ticaret yapısı incelendiğinde 2020 yılı verilerine göre, ayçiçek yağında (%39,8) en büyük ihracatçı devlet, arpa (%11,9) ve mısırdaki (13,3) dördüncü, buğdayda (%8) beşinci devlet olduğu görülmektedir. Rusya ise 2020 yılı verilerinde Dünya'nın en büyük buğday (%17,7) ihracatçısı olup ayçiçek yağında ikinci (%18,5) ve arpada üçüncü (%12,1) ihracatçısı konumunda olduğu, ancak savaş sonrası özellikle Rusya'ya yönelik yaptırımların da etkisiyle tahıl tedarik zincirindeki dengenin bozulduğu görülmektedir.
- Ukrayna tahıl ihracatının yaklaşık %95'ini Karadeniz limanları üzerinden yapmaktadır. Benzer şekilde Rusya için de Karadeniz, gıda ihracatı açısından önemli bir rotayı oluşturmaktadır. Savaşın Karadeniz'de abluka ve mayınlama üzerinden oluşturduğu güvensiz ortam bu bölgeden tahıl ve gıda ihracatını durma noktasına getirmiştir.
- Tahıl koridorundan yapılan sevkiyat ülkeler açısından değerlendirildiğinde ise en büyük payı sırasıyla İspanya (%19,29), Türkiye (%15,04), İtalya (%9,23), Çin (%8,63), Hollanda (%5,16) ve Mısır'ın (%4,50) aldığı

görülmektedir. İnsani yardım kapsamında gelişmekte olan ülkelere yapılan sevkiyatın toplam sevkiyattaki payı %17 civarındadır ve bunun da büyük bir kısmı Mısır'a gitmiştir.

Savaş ve bilhassa Odesa Körfezindeki mayınlama nedeni ile Ukrayna'dan dünyaya yapılan tahıl ihracatı büyük ölçüde sekteye uğramıştır. Savaşın başlamasından 5 ay sonra Türkiye'nin inisiyatifi ile imzalanan Tahıl Koridoru Anlaşması'nın yürürlüğe girmesinden, anlaşmanın sonlandırıldığı Temmuz 2023 tarihine kadar, BM istatistiklerine göre 32.817.650 ton tahıl ihraç edilebilmiştir¹⁷⁴. Bahse konu anlaşmanın son bulması bölge ve dünya için önem arz eden Ukrayna tahıl ihracatını çok büyük ölçüde sekteye uğratmıştır. Halihazırda Batı Karadeniz'de kıyıya yakın bölgelerde oluşturulan alternatif deniz rotalarından Ukrayna tahıl ihracatı tahditli olarak yapılabilmektedir.

5.8.4. Mayın Karşı Tedbirleri Faaliyetleri

Rusya-Ukrayna Savaşı'nda yapılan mayınlama neticesinde İstanbul Boğazı yaklaşma suları ağırlıklı olmak üzere Türkiye, Romanya ve Bulgaristan'ın deniz egemenlik ve deniz yetki alanlarında ortaya çıkan mayınların oluşturduğu tehdidi ortadan kaldırmak ve ticari deniz trafiği ile balıkçılık faaliyetleri

¹⁷⁴ Bkz. www.un.org/en/black-sea-grain-initiative

üzerindeki olumsuz etkilerini gidermek amacıyla; ağırlıklı olarak Türkiye tarafından olmak üzere Romanya ve Bulgaristan tarafından da geniş çaplı keşif, gözetleme ve mayın karşı tedbirleri hareketleri icra edilmiştir.

Konuya açıklık getirmek, icra edilen faaliyet ve gösterilen gayretlerin çapı ve büyüklüğünü ortaya koymak açısından Millî Savunma Bakanlığının 25 Ocak 2023 tarihli basın bildirisindeki rakamlara bakmak yeterli olacaktır. Bahse konu açıklama *“Deniz Kuvvetleri Komutanlığımız sahip olduğu imkân ve kabiliyetlerle denizlerimizde oluşabilecek mayın tehdidine karşı her türlü tedbiri alarak görev yapıyor. Mayınlar tespit ve teşhis sonrası büyük bir titizlikle imha ediliyor. Deniz Kuvvetlerimiz, Karadeniz’de sürüklenen mayınların tespiti ve imhası maksadıyla deniz karakol uçakları, Tuzla sınıfı karakol gemileri ve mayın avlama gemileri ile bugüne kadar toplam 6 bin 747 saat seyir ve 1496 saat uçuş gerçekleştirdi.”* şeklinde olup Deniz Kuvvetleri Komutanlığı’nın icra ettiği faaliyetin hacminin büyüklüğünü göstermektedir. Yapılan mayın karşı tedbirleri faaliyetleri büyük maliyetlere sebep olmakla beraber Türkiye’nin bu alandaki imkân ve kabiliyetlerinin sergilenmesi ve yeterliliği açısından önem arz etmektedir.

Karadeniz’deki mayın tehlikesine karşı NATO üyesi Türkiye, Romanya ve Bulgaristan’ın iş birliği ile başlatılan ***“Üçlü Girişim”*** çerçevesinde ***“Karadeniz Mayın Karşı Tedbirleri***

Görev Grubu Mutabakatı (MCM Black Sea)" 11 Nisan 2024 tarihinde İstanbul'da imzalanmıştır. İmzalanan mutabakat çerçevesinde kıyıdaş üç devlet tarafından oluşturulan ***Mayın Karşı Tedbirleri Gücü*** İstanbul'da aktif hale getirilerek faaliyetlerine başlamıştır. Rusya-Ukrayna Savaşı'nın kapalı bir deniz olan Karadeniz'de seyir emniyeti ile deniz güvenliğine büyük çaplı olumsuz etkileri olmuş, savaş nedeni ile yapılan mayın döküşü bu etkileri daha da derinleştirmiştir. Bu kapsamda mayınlamanın ticari deniz trafiğine ve balıkçılığa olumsuz etkileri mayınlamanın duyulmasından itibaren en üst noktaya çıkmış ancak zamanla tedrici bir azalma ile ilk bir yılın sonunda eski seviyelerine ulaşabilmiştir.

6. TÜRK BOĞAZLARI BÖLGESİ'NDE TÜRKİYE'NİN YETKİ ve YÜKÜMLÜLÜKLERİ

Boğazlar rejimine ilişkin olarak, 20 Temmuz 1936'da Montrö'de imzalanan Sözleşme'nin amacı, 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanmış olan Lozan Barış Andlaşması'nın 23'üncü maddesiyle saptanmış olan İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'ndan *geçiş ve ulaşım serbestliği ilkesini*, Türkiye'nin güvenliği ve Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin Karadeniz'deki güvenlikleri çerçevesinde koruyacak biçimde düzenlemek olarak belirlenmiştir. Sözleşme'nin hukuki ve siyasi mimarisinin iki temel dayanağı olan *geçiş ve ulaşım serbestisi prensibi* ile *Türkiye ve Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin güvenliği* unsurları, Montrö denge rejimini oluşturur¹⁷⁵. Sözleşme'nin 1'inci maddesinin birinci paragrafında “*Yüksek Âkit Taraflar, Boğazlarda denizden geçiş ve ulaşım serbestisi prensibini kabul ve teyit ederler*” şeklinde ifade edilen soyut ve genel ilkenin nasıl uygulanacağı; ticaret gemileri için Kısım I (md. 2-7), savaş gemileri için Kısım II (md. 8-22) ve uçaklar için Kısım III (md. 23)'te düzenlenmiştir. “*Boğazlarda denizden geçiş ve ulaşım serbestisi prensibi*” hem Lozan'da hem de Montrö'de genel ve soyut bir ilke olarak kabul edilmekle birlikte, Montrö Sözleşmesi'nin yukarıda tasnif edilen hükümleri incelendiğinde, ticaret gemilerinin barış zamanı geçiş hükümleri bakımından iki

¹⁷⁵ Tarhanlı, *a.g.m.*, s 9.

sözleşme arasında kısmi bir paralellik olmakla birlikte, savaş gemileri ve uçaklar bakımından, Montrö rejimiyle, geçiş ve ulaşım serbestliği ilkesinin büyük ölçüde sınırlandırıldığını görmekteyiz.

6.1. Montrö Sözleşmesi'nin 2'nci Maddesinin Oluşum Aşaması ve Türkiye'nin Saklı Tutulan Yetkileri

Sözleşme'nin somut ve icrai nitelikte olan 2'nci maddesine göre ticaret gemileri, barış zamanında, gündüz ve gece, bayrakları ve yükleri ne olursa olsun, hiçbir merasime tâbi olmadan Boğazlardan *geçiş ve ulaşım tam serbestîsinden* istifade edeceklerdir. Ancak bu ilkenin, uluslararası hukukta ifade ettiği anlamdan daha geniş ve Türkiye için mutlak bir sınırlama anlamında kullanılmış olduğunu söylemek doğru olmaz. *Geçiş ve ulaştırma tam serbestîsi* ifadesini, Sözleşme'nin bütünü içerisinde ve amacına uygun olarak, kuralın oluşum aşamasındaki gelişmeleri de göz önünde bulundurarak analiz etmek ve yorumlamak gerekir. Türkiye'nin geçiş ve ulaşım ile ilgili konularda kıyı devleti olarak egemenliğini ve özellikle geçişi düzenleme yetkisini kullanması, Sözleşme'de lafzi olarak öngörüldüğü biçimde, Boğazları kullanan devletler diğer bir ifade ile geçiş yapan gemilerin bayrak devletleri lehine sınırlandırılmış olduğu kabul edilebilir. Ancak, Türkiye'nin kıyı devleti olarak, Boğazlarda kullanacağı yetkiler konusunda böyle bir sınır kabul edilse bile, uluslararası hukuk tarafından öngörülmüş olan ve egemenliğin icrasına dair bütün kayıt ve sınırlamaların

olabildiğince kısıtlı ve en dar bir alana hasredilerek değerlendirilmesi gerektiği de yerleşmiş bir uluslararası hukuk ilkesidir¹⁷⁶. Sözleşme'nin 2'nci maddesi hükmü, geçiş nedeniyle ortaya çıkabilecek tüm hukuki durumları içermemektedir. Özellikle Türkiye'nin güvenliği göz önüne alınarak hazırlanan ve özel bir geçiş rejimi öngören Sözleşme'nin, Türkiye'nin hükümlerlik haklarına özde herhangi bir sınırlama getirmiş olduğunu söylemek doğru bir yaklaşım ve hüküm olmayacaktır. ***Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin ihtiyari nitelikte olması*** gibi Sözleşme'de öngörülen açık sınırlayıcı hükümlere ters düşmemek¹⁷⁷, uluslararası deniz ulaştırması amacıyla kullanılan ve belirli ölçekte Türk Boğazları ile aynı konumda değerlendirilebilecek boğazlarla ilgili genel uluslararası hukuk ilkelerine bağlı kalmak ve uğraksız geçiş hakkının özüne dokunmamak şartlarıyla Türkiye'nin; zabıta/kolluk yetkisi, yargı yetkisi, yapılan uğraksız geçişin zararsız olmasını isteme yetkisi ve en önemlisi uğraksız geçiş düzenleme yetkisinin var olduğu konusunda ulusal ve uluslararası kamu oyununda herhangi bir

¹⁷⁶ Tarhanlı, *a.g.m.*, s 11.

¹⁷⁷ Sözleşme'nin amacı ile kuralın oluşum aşaması da dikkate alınarak lafzına ve ruhuna aykırı hareket etmemek.

tereddüt yaşanmamaktadır. Türkiye'nin yukarıda bahse konu yetkileri Montrö Sözleşmesi ile saklı tutulmuştur¹⁷⁸.

Bahse konu yetkilerin Montrö'de saklı tutulduğunu Konferans sırasındaki şu gelişmeler doğrulamaktadır. Türk Temsilci Heyeti'nce 22 Haziran 1936'da önerilen sözleşme tasarısının 12'nci maddesi “*İşbu Sözleşme'nin hükümleri, bu Sözleşme ile göz önünde bulundurulan bölgeler üzerinde, Türkiye'nin egemenliğini zedeleyecek biçimde genişletilemez ve yorumlanamaz.*” şeklinde idi¹⁷⁹. Türk sözleşme tasarısının tümü hakkındaki görüşmelerin yapıldığı 23 Haziran 1936 tarihli ikinci oturumda, T.C. Hükûmeti Delegasyonundan Menemencioğlu'nun açıklamış olduğu şu hususlar, tasarının 12'nci maddesi ile ne kastedilmek istendiğini açıkça ortaya koymaktadır: “... *Geçişin her zaman zararsız ve saldırgan nitelikten yoksun olması gerekir. Boğazlar Bölgesi'nde özgür geçişin, geçen gemilerin karışıklıklar doğurmasına yol açabileceği ve kıyı devletinin buna herhangi bir karışmada bulunmamasını hiç kimse düşünemez. Bu durumlarda, geçişteki gemilere uluslararası yönetim kurallarının uygulanması gerekir*”¹⁸⁰. Tasarının 12'nci maddesinin görüşüldüğü 25 Haziran 1936 tarihli beşinci oturumda Tevfik Rüştü Aras, “*Biz kendi*

¹⁷⁸ Sevin Toluner, “Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri”, *Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montrö Sözleşmesi*, İstanbul 1994, s 10.

¹⁷⁹ Meray-Olcay. *a.g.e.*, s 452.

¹⁸⁰ Meray-Olcay, *a.g.e.*, s 42.

isteğimizle, uluslararası ulaşımı kolaylaştırmak için bir sözleşme kabul etmekteyiz; ancak, bu sözleşmenin ne hükümleri ne de kapsamı bakımından, hiçbir zaman, Türkiye'nin tam egemenliğine dokunabilecek bir yorumlamasına ya da uygulanmasına gidilmemelidir.” görüşünü, Birleşik Krallık temsilcisinin anılan maddeye ilişkin itirazları üzerine belirtmiştir. Birleşik Krallık temsilcisi Lord Stanhope'un yaptığı ve itiraz niteliğinde olan konuşmada, “... Bu maddenin bir başka türlü yorumlanma olanağı vardır. Örneğin; Türkiye'ye, sözleşme yürürlüğe girdikten sonra şöyle demek olanağını verebilir: Bu sorun Türkiye'nin egemenliğini ilgilendirmektedir; böyle olunca da bu egemenliği korumak amacıyla, sözleşmenin herhangi bir hükmünü değiştirmeye hakkımız vardır.” şeklinde bazı iddialara yol açabileceğine işaret etmiştir¹⁸¹.

Türk sözleşme tasarısının, Birleşik Krallık Heyeti'nce 4 Temmuz 1936'da düzenlenmiş yeni biçiminin 22'nci maddesi, 6 Temmuz'da Birleşik Krallık Temsilci Heyeti'nce değiştirilmiş ve *“Türkiye'nin özgürce kabul etmiş bulunduğu işbu sözleşmenin hükümleri saklı kalmak koşuluyla, Türkiye'nin işbu sözleşme ile göz önünde tutulan ülkesi ve karasuları üzerindeki egemenliği tümüyle olduğu gibi kalmaktadır”* şeklini almıştı¹⁸². Anılan maddenin görüşüldüğü 9 Temmuz 1936 tarihli on birinci

¹⁸¹ Meray-Olcay, *a.g.e.*, s 81-82; ayrıca bkz. Toluner, *Boğazlardan...*, s 11.

¹⁸² Meray-Olcay, *a.g.e.*, s 452.

oturumda Menemencioğlu “... *Günün birinde bize gelip de, gemilerin Boğazlarda sanki açık denizdeymiş gibi gidip-gelebilecekleri sakın söylenmesin ...*”¹⁸³ diyerek, Montrö Sözleşmesi’nin 2’nci maddesindeki seyrüsefer tam özgürlüğü prensibinin en geniş yorumuyla bile ne anlama gelebileceğine, sınırlarının ne olacağına ışık tutmuştur.

Montrö Sözleşmesi’nin 2’nci maddesinin şekillendirilmesi sırasında Konferansta geçen ve bir kısmı yukarıda bahis konusu olan tartışmalar; bir yandan Sözleşme’de öngörülen yükümlülöklere saygı gösterilmesini sağlamak, öte yandan idari ve adli zabıta yetkisini, yargı yetkisini ve geçişin zararsız ve saldırsız olmasını talep etme yetkisini saklı tutmak kaygısından kaynaklandığını açıkça sergiler¹⁸⁴.

6.2. Türkiye’nin Düzenleyici İşlem (Tüzük/Yönetmelik) Yapma Yetkisi

Yukarıda belirtilen esaslar çerçevesinde, Boğazlar ve Marmara Bölgesi’nde seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla; mülga *Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük* hazırlanarak, 1 Temmuz 1994 tarihinde yürürlöğe girmiştir. Başta RF olmak üzere Karadeniz’e kıyıdaş Ukrayna, Romanya ve Bulgaristan ile Boğazları yoğun olarak kullanan Yunanistan ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, IMO

¹⁸³ Meray-Olcay, *a.g.e.*, s 164.

¹⁸⁴ Toluner, *Boğazlardan...*, s 12.

ve diğer uluslararası platformlarda Tüzüğe itiraz etmişlerdir. Tüzükte yer alan ve Boğazlardan geçen 150 m ve daha büyük Türk bayraklı gemilere seyir, can, mal ve çevre güvenliği bakımından getirilen kılavuz kaptan alma mecburiyeti, haksız rekabete neden olduğu gerekçesi ile ulusal platformlarda da tartışma konusu olmuştur. Tüzüğün dört yıllık uygulamasından elde edilen tecrübeler, başta RF olmak üzere itirazcı devletlerle yapılan istişari ve yapıcı görüşmeler ile IMO'nun çeşitli platformlarında yapılan müzakerelerden elde edilen sonuçlar ve Türk denizcilik sektörünün nabzı göz önüne alınarak, *Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü* hazırlanmış olup, Tüzükte öngörüldüğü şekilde R.G.'de yayımlandığı tarih olan 6 Kasım 1998'de yürürlüğe girmiş¹⁸⁵ ve Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük yürürlükten kaldırılmıştır.

Türkiye'de parlamenter sistemden Cumhurbaşkanlığı Hükûmet Sistemine geçişin hukuki bir gereği olarak T.C. Anayasası'nın "Tüzükler" kenar başlıklı 115'inci maddesi yürürlükten kaldırılmıştır. Bu kapsamda; 08/10/1998 tarihli ve 98/11860 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konan Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün adı, 04/07/2018 tarihli ve 30468 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 477 sayılı ***"Kanun ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname"*** uyarınca ***Türk Boğazları Deniz***

¹⁸⁵ Resmî Gazete, 6 Kasım 1998, S 23515 Mükerrer.

Trafik Düzeni Yönetmeliği olarak değiştirilmiş olup 15/08/2019 tarihli ve 30859 sayılı Resmî Gazete’de yayınlanmıştır¹⁸⁶. Cumhurbaşkanlığı Hükûmet Sistemine geçiş öncesi dönemde tüzük tasarılarının incelenmesi, 2577 sayılı Danıştay Kanunu ile Danıştay’ın görevleri arasında yer almaktaydı. Yaklaşık 21 yıl yürürlükte kalan Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü, Danıştay denetiminden geçtikten sonra yürürlüğe girmiş olup Türk Boğazları Bölgesi’nde seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliğine hizmet ederken uluslararası deniz ulaştırmasının bekası ve devamlılığının yanında Türkiye’nin haklarına, temel milli çıkarlarına, alaka ve menfaatlerine de hizmet etmiştir. En önemlisi Türk Boğazları Bölgesi’nde Türkiye’nin egemenlik haklarını teyit ve tescil eden Montrö Sözleşmesi ile uyumlu bir ulusal düzenleme olarak dimdik ayakta kalabilmiştir. Mülga Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü’nün/**Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği**’nin bugüne kadar süregelen yaklaşık 27 yıllık istikrarlı ve kararlı uygulamalarının Montrö Sözleşmesi’ni açıkça, zımnen veya örtülü olarak ihlal ettiğini veya Sözleşme’ye aykırı bir düzenleme olduğunu ve Türkiye’nin bu alanda düzenleme yapma yetkisine sahip olmadığını veya olamayacağını;

- Âkit devletlerden herhangi biri,

¹⁸⁶ 14/08/2019 tarihli ve 1426 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı

- Boğazlardan uğraksız geçiş hakkını kullanan herhangi bir bayrak devleti,
- Uluslararası Denizcilik Teşkilatı IMO ve diğer ilgili aktörlerden herhangi biri,

bugüne kadar iddia etmemiş ve/veya gündeme taşımak istememişlerdir.

6.3. Türkiye’nin Geçişi Düzenleme Yetkisi

Türk Boğazları Bölgesi’nde egemen devlet olarak Türkiye’nin idari ve adli zabıta/kolluk yetkisinin, yargı yetkisinin, yapılan geçişin zararsız olmasını isteme yetkisinin ve en önemlisi geçişi düzenleme yetkisinin tam olduğu konusunda ulusal ve uluslararası hukuk platformlarında bir tereddüt yaşanmamaktadır. Türkiye bahse konu yetkileri çerçevesinde, Türk Boğazları’nı kullanan gemilere yönelik olarak gemi trafik hizmetlerini kamu eliyle (Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından) dünya standartlarında vermektedir. 1 Temmuz 1994 tarihli Tüzüğü revize eden 1998 tarihli Tüzüğün yürürlüğe girdiği tarihten bugüne kadar, verilmekte olan gemi trafik hizmetlerinin kapsam ve niteliğinde önemli değişiklikler olmuştur. Bu hizmetler 1 Temmuz 2003 tarihinden önce trafik kontrol merkezi ve istasyonları tarafından verilirken, bu tarihten itibaren Türk

Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi kontrol ve koordinasyonunda verilmeye başlanmıştır¹⁸⁷.

6.3.1. Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri

Montrö Sözleşmesi'ne göre Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemiler için ihtiyari diğer bir ifade ile isteğe bağlı bir hizmet olan kılavuzluk ve römorkörcülük, gemi trafik hizmetleri bütünlüğü içerisinde ve onun ayrılmaz bir parçası olarak, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne verilmektedir¹⁸⁸. Limanlar Kanunu'na 4/7/2024

¹⁸⁷ 1 Temmuz-30 Aralık 2003 tarihlerinde Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi deneme maksatlı olarak hizmet vermiştir.

¹⁸⁸ Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, tekel alanı olarak tanımlanmış olan Türk Boğazları Bölgesi ve boğaz yaklaşma suları öncelikli olmak üzere, Türkiye-Gürcistan deniz yan sınırından Türkiye-Suriye deniz yan sınırına kadar olan Türkiye'nin yakın deniz havzasında (Türkiye'nin arama ve kurtarma sorumluluk sahasında) can kurtarma (deniz-kara tahlisiyesi) hizmetleri ile kurtarma yardım hizmetlerini vermektedir. Kıyılarımızda seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliğine katkı ve destek sağlamak amacıyla; gemi trafik hizmetleri, kılavuzluk hizmetleri, römorkörcülük-çeki hizmetleri, gemi kurtarma hizmetleri, can kurtarma hizmetleri, seyir yardımcıları hizmetleri, deniz haberleşme hizmetleri ile ulusal deniz emniyeti ve acil müdahale hizmetleri Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından verilmektedir. Kamu hizmeti niteliği yüksek olan ve kamu yararı anlayışı ile ticari kaygılardan uzak bir şekilde verilen yukarıda bahse konu hizmetler dünyanın gelişmiş denizci devletlerinde ağırlıklı olarak kamu eliyle (Farklı şekillerde yapılandırılmış askerî ve sivil kurum ve kuruluşlarca) yürütülmektedir. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün tekel alanı

tarıhli ve 7519 sayılı Kanunla ilave edilen Ek Madde 1'in ikinci fıkrası ***“İstanbul ve/veya Çanakkale Boğazlarından geçiş esnasında verilecek kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının belirlediği usul ve esaslar dâhilinde Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından yürütülür. Bu konuda gerçek veya özel hukuk tüzel kişileri yetkilendirilemez veya hizmet alımı yapılamaz.”*** hükmünü düzenlemektedir. Ayrıca 10/07/2018 tarihli ve 30474 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi’nin 479’uncu maddesinin birinci fıkrasının (k) bendi uyarınca ***“... Türk Boğazlarını kullanan gemilere verilecek kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerine ilişkin usul ve esasları belirlemek, bu hizmetleri vermek veya verebilecekleri yetkilendirmek ve denetlemek”*** yetkisi Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına verilmiştir¹⁸⁹.

olarak belirlenmiş olan Türk Boğazları’nın genel coğrafi konumu, fiziki yapısı, hidrografik ve oşinografik özellikleri ile sui generis özellikleri, tarihsel gelişim içerisinde Boğazlardan geçişin tâbi olduğu kurallar ve Montrö rejimi, Türk Boğazları’nda kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin kamu eliyle verilmesini zorunlu kılmaktadır.

¹⁸⁹ 2010 yılına kadar Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) A. Ş. Tarafından Türk Boğazları’nı kullanan gemilere verilmekte olan kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri, TDİ A.Ş.’nin özelleştirme sürecine dâhil edilmesiyle, 04/05/2010 tarihli ve 2010/29 sayılı Özelleştirme Yüksek Kurulu Kararı ile Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne devredilmişti.

6.3.2. Serbest Pratika Almaksızın 168 Saatlik Bekleme Süresi

Mülga Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün 10'uncu maddesinde yer alan ve serbest pratika almaksızın 48 saat olarak uzun yıllar uygulanmış olan bekleme süresinin (Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği'nin 11'inci maddesi) 168 saate (7 güne) çıkarılması, Türkiye'nin geçişi düzenleme yetkisi çerçevesinde son uygulamalarından biri olup, bu değişiklik 03/07/2017 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Değişiklik yürürlüğe girmeden önce Danıştay Birinci Dairesi ve Danıştay İdari İşler Kurulu'nun denetiminden geçmiştir. Bu değişikliğin Montrö Sözleşmesi'nin lafzına ve ruhuna aykırılık oluşturmayacağı hukuki bir vakıa olup bugüne kadar süre gelen sekiz yıllık istikrarlı uygulama da bunu teyit etmektedir.

Montrö Konferansı'nda, Sözleşme'nin sağlık denetimine ilişkin 3'üncü maddesinin oluşumu aşamasında Türk delegasyonunca verilen bir örnek üzerinden, Karadeniz'den gelerek Boğazlardan geçiş yapacak bir geminin hiçbir sağlık işlemi ve harcı olmaksızın 48 saat kadar İstanbul'da kalabileceği, polis ve gümrük denetiminden muaf tutulacağı, kömür ve su alabileceği ve denizcilik acentesi ile irtibat kurabileceği şeklindeki beyanı, Türkiye'nin egemen devlet olarak bir iyi niyet beyanı ve jesti niteliğindedir. Sözleşme'nin 3'üncü maddesindeki sağlık denetiminin gündüz ve gece mümkün olan azami süratle

yapılması, uğraksız geçiş yapan gemilerin bundan başka durmak zorunda bırakılmaması, kuralın oluşumu aşamasından itibaren var olan ve Sözleşme’de düzenlenen Türkiye’nin bir taahhüdüdür. Yılda ortalama 4.500 geminin geçiş yaptığı 1936 yılında Türkiye’nin, kendi güvenliğine hizmet etmek amacıyla yapılmakta olan Sözleşme’nin dzenlediğı uğraksız geçişin İstanbul demir yerindeki 48 saatlik beklemlerle bozulmayacağına kabul edileceğı beyan edilmiştir. ***Ek-2*** olarak sunulan İstanbul Boğazı gemi geçiş istatistiklerinin niteliksel ve niceliksel analizleri yanında deniz ticaretindeki uluslararası rekabetin acımasız olduğı günümüzde, Türkiye koyacağı kriterler çerçevesinde bu süreyi her zaman artırabilir. Bu noktadan hareketle belki de şunu söylemek daha doğru bir yaklaşım olacaktır: ***Türkiye 1936 şartlarında taahhüt ettiğı 48 saatlik uygulamayı kısaltmamalı ve kaldırmamalıdır. Ancak, egemen devlet olarak düzenleme yapma yetkisi çerçevesinde bu süreyi her zaman artırabilir.***

Geçiş yapan gemiler ve bayrak devleti için esas olan, bir temiz sağlık belgesi veya gemide bulaşıcı ve salgın bir hastalık olmadığını doğrulayan bir sağlık bildirisini gösterip geçişin gündüz ve gece mümkün olan azami süratle yapılmasıdır. Türk Hükûmeti, bu ykmllklerini yerine getiren gemileri geçişleri esnasında bundan başka durmak zorunda bırakmamayı taahhüt etmiştir. Bununla birlikte geçiş yapacak ve talepte bulunacak

gemiler lehine olmak üzere, İstanbul limanında 48 saat süreyle kalmalarına müsaade edileceğini liman ve kıyı devleti olarak beyan etmiştir. Görüş uzaklığının azalması ve akıntı hızının artması gibi seyri olumsuz etkileyen faktörler ve diğer mücbir sebepler yanında, çatma, çatışma, karaya oturma, yangın, kamu güvenliği, çevre kirlenmesi gibi tehlike durumlarında, köprü/tünel inşaatı, sondaj vb. sualtı ve su üstü çalışmaları gibi kamu yararına yapılan büyük inşaatlarda, geçiş trafiğini askıya almayı gerektiren ciddi ve beklenmedik seyrüsefer tehlikelerinde, ulusal ve uluslararası sportif faaliyetler ve özel geçişe tâbi gemi geçişleri nedenleriyle İstanbul Boğazı'nın deniz trafiğine kapalı olması, deniz trafiğindeki yoğunluk nedenleriyle ve Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği çerçevesinde İstanbul ve Çanakkale boğazları günlerce deniz trafiğine kapatılabilmekte, gemiler demir yerlerinde 48 saati fazlasıyla aşan sürelerle beklemek zorunda kalıp bu durumların uğraksız geçişi bozduğunu ve Montrö Sözleşmesi'nin lafzına ve ruhuna aykırı olduğunu hiçbir devlet veya uluslararası organizasyon bugüne kadar iddia etmemiştir. Montrö Sözleşmesi'nin lafzına ve ruhuna aykırılık iddiaları mülga Tüzük çalışmalarının yapıldığı 1990'lı yıllarda ulusal platformlarda zaman zaman dile getirilmiştir. Ancak hukuki zemini olmayan bu iddialar ve tereddütler tam anlamıyla karşılanarak mülga Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü yürürlüğe konulmuştur.

Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği uygulamasının hukuki zemini hakkında ulusal ve uluslararası platformlarda herhangi bir tereddüdün yaşanmadığı görülmektedir. Mülga Tüzük değişikliği ile 48 saatlik bekleme süresinin 168 saate (yedi güne) çıkarılması düzenlemesi en azından aynı derecede sağlam bir hukuki zemine sahiptir. Yasama, yürütme ve yargı yetkilerinin tam olduğu egemenlik alanında Türkiye, uğraksız geçiş ilkelerine ve Montrö Sözleşmesi'nin lafzına ve ruhuna zarar vermeden, liman ve kıyı devleti olarak, uğraksız geçiş yapan gemiler lehine olmak üzere fedakârlıkta bulunarak düzenleme yapmıştır. Bahse konu düzenlemeden yararlanmanın hiçbir zorlayıcılığı ve tavsiye edici niteliği yoktur. Kuşkusuz bu düzenlemenin Türkiye için güvenlik kazanımları yanında önemli ölçüde ekonomik kazanımları da vardır ve olmaya devam edecektir. Bununla birlikte bu düzenlemenin uluslararası deniz ulaştırmasının ve deniz ticaretinin yararına olduğu da tartışmasızdır.

6.4. Uğraksız (Durmaksızın) Geçiş

Uluslararası hukukun, statüleri özel bir andlaşma ile düzenlenmemiş olan ve uluslararası seyrüsefer amacıyla kullanılan boğazlar için öngördüğü iki geçiş rejimi, *transit geçiş* (*transit passage*) ve *zararsız geçiştir* (*innocent passage*). İki ulusal boğaz ve bir iç denizde toplam 164 millik mesafe kat edilerek

geçişin tamamlanabildiği Türk Boğazları’ndan gemilerin geçiş rejimini düzenleyen özel bir andlaşma olan Montrö Sözleşmesi, Boğazlarda denizden geçiş ve ulaşım özgürlüğünün nasıl kullanılacağını düzenlemektedir. Sözleşme’nin “*geçiş ve seyrüsefer serbestîsi prensibi*” ifadesinin yer aldığı 1’inci maddesinin birinci fıkrasının orijinal Fransızca metninde “...*le principe de la liberte de passage et de navigation ...*”, “*geçiş ve seyrüsefer tam serbestîsi*” ifadesinin yer aldığı 2’nci maddesinin birinci fıkrasında ise “... *la complete liberte de passage et de navigation ...*” ifadeleri kullanılmış; “*la liberte du transit*” ibaresi kullanılmamıştır. Genel nitelikte bir uluslararası transit özgürlüğünün olduğu bir dönemde, Montrö Konferansı’nın katılımcı devletlerince, bu yönde bir tercihte bulunulmaması, hukuken, tarafların iradesinin saptanması ve ifade ediliş tarzı bakımından dikkate alınması gereken bir andlaşmalar hukuku kuralıdır. Bu nedenle, bu konunun, belli bir dönemde, belli bir anlama sahip kılınmış bir ulaşım rejimine atıfta bulunulup bulunulmaması bağlamında değerlendirilmesi gerekir¹⁹⁰. Bu bağlamda, Sözleşme’nin 2’nci maddesinin birinci paragrafının özgün Fransızca metni ile İngilizce ve Türkçe çeviri metinlerinde kullanılan “*transit suretiyle geçtikleri takdirde ...*” ibaresindeki “*transit*” sözcüğünün de bir hukuki rejime değil, geçiş eylemine

¹⁹⁰ Tarhanlı, *a.g.m.*, s 16.

işaret ettiği, tartışmadan uzak bir açıklıktadır. Aynı durum, Sözleşme’nin 14’üncü maddesindeki “*Boğazlarda transit geçişte bulunabilecek ...*” ifadesi ile 15 ve 16’ncı maddelerindeki “*Boğazlarda transit olarak bulunan ...*” ifadesinin anlamları bakımından da geçerlidir.

Montrö Sözleşmesi, Boğazlardan uğraksız geçiş yapan, diğer bir ifade ile yaklaşık 164 deniz milinden oluşan bir güzergahı kat ederek iki açık deniz olan Karadeniz ile Ege Denizi arasında bir iç deniz olan Marmara’dan geçerek seyreden gemiler için bir düzen getirmektedir. Bu nedenle, Sözleşme’de öngörülen geçiş ve seyrüsefer özgürlüğünden, Türk Boğazları Bölgesi’nde bir liman, iskele, tesis veya bir demir yerine uğramaksızın geçiş yapan gemiler yararlanırlar. Boğazlardaki bir liman tesisine veya demirleme yerine uğramak amacıyla seyrini planlayan gemiler üzerinde kıyı devleti olarak Türkiye’nin yetkileri sınırlanmamıştır. Türkiye, seyir emniyeti ve deniz güvenliğine ilişkin olarak ulusal hukukunun öngördüğü tedbirleri Montrö rejiminden bağımsız olarak uygulayabilir. Türk Boğazları’ndan uğraksız geçiş yaparak seyrüsefer tam serbestîsinden yararlanan gemiler için Sözleşme’de düzenlenen bu hakkın, genel hukukta ifade ettiği anlamdan daha geniş bir anlamda kullanılmış olduğunu söylemek doğru olmaz.

Burada önemli olan nokta, Türkiye’nin geçişi düzenleme yetkisini kullanırken, Montrö’nün boşluklarının nasıl doldurulması

gerektiği hususudur. Montrö ayakta kaldığı sürece şunu iddia etmek mümkündür. Montrö'nün akdi sırasında geçerli olan hukukta sadece zararsız geçiş rejimi vardı. O tarihte Türkiye'nin saklı tuttuğu yetkiler ancak bu rejim çerçevesindeki yetkiler olabileceğine göre, Sözleşme'nin boşluklarının doldurulmasında da andlaşmanın akdi sırasında taraflarca öngörülen hukuk olarak, zararsız geçiş rejimine başvurulması gerekir¹⁹¹. Aksi takdirde BMDHS'de yer alan transit geçiş rejiminden hareketle, Montrö'nün boşluklarının bu rejim uyarınca doldurulması gerekeceği ileri sürülebilir. Sözleşme'nin feshi veya değiştirilmesinin gündeme gelmesi durumunda, bu yönde birtakım önerilerle karşılaşılması da olası görölmektedir. Transit geçiş rejimi, zararsız geçiş rejimiyle karşılaştırıldığında, transit geçiş; kıyıdaş devletlerin yetkilerini kısıtlayan, yapacağı düzenlemelerde takdir hakkını uluslararası kurallara, standartlara ve uygulamalara uygun olmak koşuluyla sınırlayan daha serbest bir geçiş rejimidir¹⁹². Ancak, böyle veya benzer bir rejimin, tarihî, coğrafi ve hukuki olarak değerlendirildiğinde bir iç deniz olan Marmara ile özel konumları nedeniyle Türk Boğazları'nda uygulanması, kabulü Türkiye tarafından mümkün olmayacak bir durumdur.

İki ulusal boğaz ve bir iç denizden oluşan Türk Boğazları Bölgesi'nde, yaklaşık 164 millik bir mesafe kat edilerek, iki açık deniz olan Karadeniz ile Ege Denizi arasında gemilerin seyriyle ilgili özel bir

¹⁹¹ Toluner, *Boğazlardan...* s 14.

¹⁹² Toluner, *Boğazlardan...* s 14.

rejim olan Montrö Sözleşmesi'nde, boğaz devleti olarak Türkiye'nin yetkileri esas, yetki kısıtlamaları ise istisnadır. Yetki kısıtlamaları, bir taraftan uluslararası ulaştırmanın serbest ve kesintisiz olması ilkesi diğer taraftan tarihsel süreç içerisinde uygulanan rejimler çerçevesinde, Türkiye'nin Türk Boğazları Bölgesi'ndeki güvenliği en üst düzeyde hesaba katılarak getirilmiştir¹⁹³. Bu kısıtlamalar esas olarak barış zamanında ticari deniz trafiğinin serbestliği ve sürekliliğini sağlamak amacıyla; diğer yetkilerinin yanında Türkiye'nin geçişi düzenleme yetkisine halel getirmeksizin Sözleşme'de yer almıştır.

Deniz hukuku kavramı olarak uluslararası hukuk terminolojisine ilk kez 1982 tarihinde, Montrö'den 46 yıl sonra, BMDHS ile girmiş olan *transit geçiş (transit passage)* kavramının, Montrö Sözleşmesi ve uygulamaları kapsamında *uğraksız (durmaksızın) geçiş* anlamının ötesinde daha geniş ve genel bir anlam ifade edecek şekilde anlaşılması ve yorumlanması söz konusu olmamalıdır.

¹⁹³ Baykal, *a.g.m.*, s 31.

7. TÜRK BOĞAZLARI VE KARADENİZ'İN HUKUKİ STATÜSÜNDE OLABİLECEK DEĞİŞİKLİKLER

Türk Boğazları Bölgesi'nden gemilerin geçiş ve ulaşımı 184 yıldan beri çok taraflı andlaşmalarla düzenlenmektedir. Çok taraflı andlaşmaların sonuncusu ise 20 Temmuz 1936 tarihli Montrö Sözleşmesi'dir. Yirmi dokuz madde, dört lahika ve Sözleşme'nin imzalandığı gün yürürlüğe giren ek protokolden oluşan Montrö rejimi, yaklaşık 89 yıldır noktasına ve virgülüne dokunulmadan yürürlükte kalabilmiştir. Sözleşme'nin sona erdirilmesi diğer bir ifade ile fesih prosedürü 28'inci maddesinde, Sözleşme'nin bir ya da birkaç hükmünün değiştirilmesi prosedürü ise 29'uncu maddesinde düzenlenmiştir. Montrö Sözleşmesi'nin bahse konu son iki maddesi Türk Boğazları ve Karadeniz'in statüsünde olabilecek deėiőtikliklerin hukuki dayanağını oluşturmaktadır. Bu noktadan hareketle öncelikle Sözleşme'nin 29'uncu maddesi, bilahare 28'inci maddesi analiz edilerek hukuki ve siyasi sonuçlar çıkarılmaya çalıőılacaktır. Herhangi bir kit devlet tarafından Montrö Sözleşmesi'nin fesih prosedürünün iőtletilmesi neticesinde yeni bir sözleşme yapılamaması, bölgesel ve küresel istikrarsızlık, belirsizlik ve krizlerin yaşanmasına sebep olabilecektir. Ayrıca, Türkiye ve Karadeniz'e kıyıdaş diğer devletlerin Karadeniz'deki güvenlik kazanımları ve yeni bir Sözleşme yapılamaması durumundaki kayıpları boyutlarıyla da Sözleşme'nin bir değerlendirmesi yapılacaktır.

7.1. Montrö Sözleşmesi'nin Bir veya Birkaç Hükümünün Değiştirilmesi

Montrö Sözleşmesi'nin bir veya birden fazla hükümünün değiştirilmesi usul ve esasları, Sözleşme'nin 29'uncu maddesinde etraflıca düzenlenmiştir. Bu maddeye göre; Sözleşme'nin yürürlüğe girmesinden başlayarak her beş yıllık dönemin sonunda âkit devletlerden her biri, bir veya birkaç hükümün değiştirilmesini önerme girişiminde bulunabilir. Âkit devletlerce yapılacak değişiklik taleplerinin kabul edilebilmesi için; bahse konu talep, Boğazlarda aynı anda geçiş halinde bulunabilecek yabancı deniz kuvvetlerinin en yüksek toplam tonajını ve gemi sayısını düzenleyen Sözleşme'nin 14'üncü maddesi ile barış zamanında Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin bu denizde bulundurabilecekleri savaş gemilerinin sınıfı, toplam tonajı ve kalabilecekleri süreyi düzenleyen 18'inci maddeye ilişkin ise ***bir âkit devlet*** tarafından, diğer maddelerin değiştirilmesi amaçlanmaktaysa ***iki âkit devlet*** tarafından, desteklenmesi gerekmektedir.

Bir veya iki âkit devlet tarafından desteklenmiş değişiklik talepleri, içinde bulunulan beş yıllık dönemin sona ermesinden en az üç ay önce, değişikliğin niteliği ve gerekçesi ile birlikte tüm âkit devletlere bildirilecektir¹⁹⁴. Yapılan değişiklik önerileri için

¹⁹⁴ Montrö Sözleşmesi'nde yapılabilecek değişiklikler için Sözleşme'de öngörülen son beş yıllık dönem 9 Ağustos 2021'de tamamlanmıştır.

diplomasi yoluyla bir çözüm sağlanamazsa, âkit devletler, değişiklik taleplerini görüşmek üzere toplanacak bir konferansa katılmayı taahhüt etmişlerdir. Sözleşme hükümlerinin konferansta değiştirilebilmesi için, **14 ve 18’inci maddeler hariç, âkit devletlerin oybirliği ile karar almaları** zorunludur. Değişiklik talebi 14 ve 18’inci maddelere ilişkin ise, talebin kabulü için **âkit devletlerin dörtte üçünden oluşan bir çoğunluk** yeterli olmaktadır. Bu çoğunluk özel nitelikli bir çoğunluk olup, **Türkiye dâhil Karadeniz’e kıyıdaş âkit devletlerin dörtte üçünün** de bahse konu dörtte üçlük çoğunluk içinde yer alması gerekmektedir. Böylece bilinen klasik çoğunluk ilkesinden ayrılmış olmakla birlikte, 14 ve 18’inci maddelerin değiştirilmesinde Türkiye’ye *veto hakkı* tanınmış olmaktadır¹⁹⁵. Bahse konu oy çokluğuyla Karadeniz’e kıyıdaş devletler için de imtiyazlı bir durum oluşturulmuş görülmektedir. Sözleşme yapıldığı zaman, Türkiye hariç, Karadeniz’e kıyıdaş üç âkit devlet (Bulgaristan, Romanya ve dağılan SSCB) mevcuttu. Dörtte üçlük oy çokluğu için Türkiye ile birlikte diğer iki âkit devletin olumlu oy vermesi yeterli olup, birinin olumsuz oy kullanması 14 ve 18’inci maddelerin değiştirilmesine engel teşkil etmemekteydi. SSCB’nin dağılmasından sonra Karadeniz’e kıyıdaş devlet sayısı altıya

Önümüzdeki beş yıllık dönem için bu süre 9 Ağustos 2026’da tamamlanacaktır.

¹⁹⁵ Toluner, *Milletlerarası ...*, s 180.

çıkılmıştır. RF ve Ukrayna halefiyet yoluyla Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne katılmış ve âkit devlet statüsü kazanmıştır. Gürcistan'ın ise bugüne kadar herhangi bir bildirimde bulunmadığı bilinmektedir. Bu gelişmeler neticesinde, Karadeniz'e kıyıdaş âkit devlet sayısı beşe çıkmıştır. Sözleşme'de öngörülen dörtte üçlük oy çokluğu için Türkiye dâhil dört âkit devletin olumlu oyu gerekmektedir. Bugünkü durumda (*Gürcistan âkit devlet statüsü kazanmış olsa bile*) bir âkit devletin olumsuz oy kullanması 14 ve 18'inci maddelerin değiştirilmesine engel teşkil etmemektedir. Montrö Sözleşmesi'nin 29'uncu maddesindeki usul uygulanmak suretiyle, Sözleşme'de günümüze kadar herhangi bir değişiklik yapılmış değildir.

7.2. Montrö Sözleşmesi'nin Sona Erdirilmesi

Sözleşme'nin feshi usulü 28'inci maddesinde düzenlenmiştir. Buna göre; Sözleşme'nin başlangıç yürürlük süresi yirmi yıl olarak belirlenmiş, bu sürenin bitiminden iki yıl önce, âkit devletlerden her birinin Sözleşme'yi sona erdirme ön bildiriminde bulunabileceği öngörülmüştür. Bu hakkı kullanmak isteyen devletin fesih beyanını, depoziter devlet olan Fransız Hükûmeti'ne vermesinden sonra Sözleşme'nin sona erdirilmesi mümkündür. II. Dünya Savaşı süresince ve hemen sonrasında, ABD, İngiltere ve SSCB arasında Sözleşme'nin feshi veya değiştirilmesi konusu sıkça gündeme gelmiş olmasına rağmen, yirmi yıllık

başlangıç yürürlük süresinin sonunda Sözleşme fesih edilmediği gibi bu süreç bugüne kadar da işletilmemiştir. Bugün bu sürecin bir âkit devlet tarafından işletilmesi, yani âkit devletlerden herhangi birinin Sözleşme’yi sona erdirmeye ön bildirimini Fransız Hükûmeti’ne vermesi durumunda; Sözleşme ön bildirimin gönderilmesinden başlayarak iki yıl daha yürürlükte kalacak ve bu sürenin tamamlanmasından sonra fesih edilmiş olacaktır. Fransız Hükûmeti, almış olduğu feshe ilişkin ön bildirimi, âkit devletlere bildirmekle yükümlüdür.

Sözleşme’nin yukarıdaki paragrafta açıklandığı şekilde sona erdirilme süreci başlatılmış olursa, âkit devletler, yeni bir sözleşmenin hükümlerini belirlemek üzere kendilerini bir konferansta temsil ettirmek hususunda mutabık kalmışlardır. Böyle bir konferans neticesinde, yeni bir sözleşme yapılabileceği gibi herhangi bir sözleşme yapılmadan konferansın sona ermesi de olasıdır.

7.2.1. Yeni Bir Sözleşme Yapılması

Toplanacak konferans neticesinde, Türk Boğazları’ndan geçiş rejimini belirleyecek yeni bir sözleşmenin yapılabilmesi durumunda, *geçiş ve seyrüsefer serbestisi prensibi* bu yeni rejime göre işletilecektir. Boğazlardan geçişe ilişkin yeni bir rejimin oluşturulması amacıyla toplanacak böyle bir konferansta, Montrö’nün âkit devletlerinden birisi olmamakla birlikte ABD’nin yer almak isteyebileceği, hatta yeni sözleşmenin

şekillendirilmesinde ABD'nin belirleyici bir konumda olabileceği düşünülmektedir¹⁹⁶. ABD'nin, uluslararası ulaştırma amacıyla kullanılan boğazlarda su üstünden, su altından ve havadan geçiş ve ulaşım ile ilişkin her türlü sınırlamanın karşısında olduğu, uluslararası ulaştırmanın serbestliği ve sürekliliği ilkesini bu nitelikli boğazlarda en geniş şekilde uygulamak istediği bilinmektedir. Güvenlik boyutuyla Karadeniz'e özel bir statü kazandıran ve kıyıdaş devletler için hukuki ve siyasi boyutlarıyla bir nevi koruma kalkanı niteliğinde olan Montrö Sözleşmesi'nin imzalanması ve yürürlüğe girmesi ile âkit devlet statüsü olmayan ABD bir şekilde Karadeniz'in dışına itilmiştir. Diğer kıyıdaş olmayan devletler gibi Karadeniz'e çıkarabileceği savaş gemileri sınıf, tonaj ve süre sınırlamasına tâbi tutulan ve açık deniz serbestîleri sınırlandırılmış olan ABD'nin, dünyadaki denizler ve okyanuslar arasında küçük ve kapalı bir deniz alanı olarak tanımlanabilecek Karadeniz'e yönelik politik ve stratejik bir

¹⁹⁶ Montrö Sözleşmesi imzalanmadan önce, toplanabilecek bir konferansın hazırlık çalışmalarının yapıldığı 1934 yılında, Cenevre'de bulunan ABD Büyükelçisi Robert Skinner, yeni bir sözleşme imzalanmadan önce ABD ile Türkiye arasında Boğazlardan geçiş hakları ile ilgili bir anlaşma yapılmasını talep etmiştir. Yapılan bu talep ile “Amerikan savaş gemileri ve askerî uçakları ile ticaret gemileri ve sivil uçakları; Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı'ndan, en çok gözetilen ulusa tanınan haklarla aynı statüde olmak üzere tam bir geçiş ve uçuş serbestisinden yararlanırlar” hükmünün andlaşma altına alınması öngörülmüştür (Howard, *a.g.e.*, s 133, 134.).

yaklaşımı öteden beri sergilediği, Rusya'yı Karadeniz'in kuzeydoğusuna hapsederek Karadeniz'de söz sahibi olmak istediği de bilinmektedir. ABD'nin Montrö rejiminin değiştirilmesi veya tamamen ortadan kaldırılmasına yönelik çeşitli düzeyde girişimlerinin olduğu; Türkiye'nin titiz, objektif, tarafsız ve akılcı Montrö uygulamalarından rahatsızlık duyduğu da bilinmektedir. ABD'nin bahse konu yaklaşımlarının son yıllarda daha da belirginleştiğini görmekteyiz¹⁹⁷. Bu nedenlerle, toplanacak konferansta temsil edilsin veya edilmesin, ABD'nin kendi teziyle ve hedefleriyle çelişecek bir çözümü benimsemesi beklenemez¹⁹⁸. Ancak, Karadeniz ile Ege Denizi ve Akdeniz arasında deniz ulaştırmasının idame edilebildiği tek su yolu olan Türk Boğazları, uluslararası ulaştırma amacıyla kullanılan tek bir boğaz olmayıp, iki ulusal boğaz ve bir iç denizden oluşmaktadır. Coğrafi ve hukuki realiteler ile Türk Boğazları'nın sui generis özellikleri, egemen devlet olarak Türkiye'nin öncelikli olarak söz hakkına sahip olması gerektiği gerçeğini açıkça ortaya

¹⁹⁷ ABD'nin Montrö rejiminin değiştirilmesi veya ortadan kaldırılmasına yönelik çeşitli girişimleri ile Montrö Sözleşmesi'ne ilişkin rahatsızlıkları için bkz. Moskalenko, O. A., Muradov, G. L., Irkhin, A. A., Demeshko, N. E., & Nagorniyak, K. I., (2023), "The Montreux Convention After the Beginning of the Special Military Operation. Status Quo or Denunciation: Discourse of International Actors and Possible Geopolitical Implications for the Black Sea Region", *Vestnik RUDN International Relations* 23 (4), p 643-661.

¹⁹⁸ Toluner, *Boğazlardan ...*, s 14, 15.

koymaktadır. Türkiye'nin egemenliğine zarar verebilecek ve Boğazlar Bölgesi'ndeki güvenlik ihtiyaçlarını tam karşılayamayacak bir rejimin Türkiye tarafından kabul edilmesi beklenmemelidir. Bununla birlikte, Karadeniz'in karasuları dışında kalan açık deniz alanlarında, hiçbir sınırlama olmaksızın açık deniz serbestîlerinin kullanılması konusunun, deniz hukukundaki gelişmeler ve yerleşmiş kurallar çerçevesinde çözümlenebileceği ve bu noktada dolaylı yöntemlerle ABD'nin Karadeniz'e yönelik politik, stratejik ve askerî hedeflerine ulaşabileceği ihtimal dâhilinde görülmektedir.

Montrö Sözleşmesi'nin akdi sırasında, uluslararası deniz ulaştırması amacıyla kullanılan boğazlarda uygulanan genel geçiş rejimi *zararsız geçiş* idi. 1982 tarihli BMDHS'nin ***statüleri özel bir andlaşma ile düzenlenmemiş*** bu tür boğazlar için öngördüğü rejim ise transit geçiş rejimidir. Transit geçiş rejimi zararsız geçiş rejimi ile karşılaştırıldığında; kıyıdaş devlet/devletlerin yetkilerini kısıtlayan, uluslararası deniz ulaştırmasının ve bu bağlamda boğazları kullanan devletlerin ve geçiş yapan gemilerin menfaatlerini ön planda tutan, diğer bir ifade ile uluslararası deniz ulaştırmasının serbestliği ve sürekliliği ilkesini boğazlarda en geniş şekilde tatbik eden bir geçiş rejimidir. Bu noktadan hareketle, Montrö Sözleşmesi'nin feshi talebinden sonra yeni bir

sözleşmenin yapılması aşamasında, transit geçiş rejiminden hareketle birtakım önerilerle karşılaşılması da olasıdır¹⁹⁹.

7.2.2. Yeni Bir Sözleşme Yapılamaması

Montrö Sözleşmesi'nin sona erdirilmesi ve yeni bir sözleşme yapılamaması durumunda iki ayrı uluslararası düzenleme hükmü yürürlüğünü muhafaza ederek uygulanmaya devam edecektir. **Birincisi**, Lozan Barış Andlaşması'nın 23'üncü maddesidir. Montrö Sözleşmesi'nin âkit devletlerinin 24 Temmuz 1923'te Lozan'da imzalanmış olan Sözleşme'nin yerine koymayı kararlaştırdıkları Montrö'nün sona erdirilmesi durumunda; Türk Boğazları'ndan barışta ve savaşta, denizden ve havadan geçiş ve ulaşım serbestliği ilkesini kabul eden Lozan'ın 23'üncü maddesi hükmü yürürlükte kalmaya devam edecektir. **İkincisi** ise, Montrö Sözleşmesi'nin 1'inci maddesinin birinci fıkrasıdır. Boğazlardan denizden geçiş ve ulaşım serbestliği prensibini kabul ve teyit eden Montrö'nün bu hükmünün sonsuz bir süresi olacağı ve uygulanmaya devam edeceği de 28'inci maddesinin ikinci fıkrası ile hüküm altına alınmıştır. Bununla birlikte, gerek Lozan Barış Andlaşması'nın 23'üncü maddesinin genel hükmü, gerekse Montrö Sözleşmesi'nin 1'inci maddesinin birinci fıkrası soyut nitelikli düzenlemeler olup, bahse konu genel ve soyut ilkelerin nasıl uygulanacaklarının, diğer bir ifade ile geçişin nasıl

¹⁹⁹ Toluner, *a.g.e.*, s 14

yapılacağıının somut ve icrai nitelikteki düzenlemelerle ayrıca belirlenmesi hukuki bir ihtiyaç olarak ortaya çıkacaktır.

Yeni bir sözleşmenin yapılamaması durumunda, 2024 yılı verilerine göre 41.363 geminin geçiş yaptığı İstanbul Boğazı ile 45.849 geminin geçiş yaptığı Çanakkale Boğazı’ndan, diğer bir ifade ile yılda yaklaşık 45.000 geminin geçiş yaptığı Türk Boğazları’ndan geçişin nasıl yapılacağıının ivedilikle düzenlenmesine ihtiyaç duyulacaktır. Bu noktadan hareketle, BMDHS’de yer alan *“Uluslararası ulaştırma amacıyla kullanılan boğazlar”* için öngörülen transit geçiş rejiminin Türk Boğazları Bölgesi’nde uygulanması yönünde çeşitli girişimlerle karşılaşılması olası görülmektedir. Montrö ortadan kalkar ve yeni bir düzenleme yapılamazsa, iki açık denizi birbirine bağlayan bir boğaz söz konusu mu? Değil mi? Şeklinde politik, stratejik, hukuki ve teknik bir mücadele ortaya çıkacaktır. Bunun neticesinde; zararsız geçiş, transit geçiş veya Türk Boğazları’nın sui generis yapısına uygun özel bir geçiş rejiminden hangisinin uygulanacağı tartışılacaktır. Eğer BMDHS’de tanımlandığı şekliyle, Türk Boğazları’nın iki açık deniz kesimini birbirine bağlayan bir boğaz olduğu fikri baskın çıkar ve bu durum Türkiye tarafından da kabul edilirse, Boğazlarda bugünkünden çok daha serbest bir geçiş rejimi uygulanabilecektir. Ancak, transit geçiş rejiminin geçiş yapan devletlere getirdiği avantajların, fiziki ve coğrafi konumu itibariyle Boğazlar Bölgesi’ne uygulanabilme

imkânı yoktur²⁰⁰. Böyle bir durumda Türkiye'nin, Boğazlardan geçişin zararsız geçiş rejimi çerçevesinde olabileceği görüşüyle ortaya çıkması makul bir hal tarzı olarak görülebilse de tarihî, coğrafi ve hukuki olarak iç sular rejimine tâbi bir deniz olan Marmara'da zararsız geçiş hakkının olamayacağı ve uygulanamayacağı gerçeği bu durumu engellemektedir. Türkiye'nin Boğazlarda yapılan geçişin zararsız olmasını isteme yetkisi ile BMDHS'de düzenlenen zararsız geçiş rejiminin birbirine karıştırılmaması da incelenen konu bakımından özel önemi haiz bir durum olarak değerlendirilmektedir.

Hiçbir hükmü değiştirilmeden, Türkiye'nin gözetiminde 89 yıldır yürürlükte kalan Montrö Sözleşmesi'nin sona erdirilmesi ve yeni bir sözleşme yapılamaması; kuşkusuz, Türkiye ve Karadeniz'e kıyıdaş devletlerle birlikte, Boğazları kullanan devletler için de belirsizliklere ve istikrarsızlıklara sebebiyet verebilecektir. XX. yüzyılın önemli siyasal andlaşmalarından biri ve aynı zamanda bir istikrar ve denge belgesi olan Montrö'nün feshi ve yeni bir sözleşme yapılamaması durumunda; iki ulusal boğaz ve bir iç denizden oluşan Türk Boğazları Bölgesi'nde, egemen devlet olarak Türkiye'nin zabıta ve yargı yetkisi ile geçişin zararsız olmasını isteme ve geçişi düzenleme yetkileri devam edecektir. Türkiye, Lozan Barış

²⁰⁰ Baykal, *a.g.m.*, s 36.

Andlaşması'nın 23'üncü ve Montrö Sözleşmesi'nin 1'inci maddelerindeki soyut ilkeler çerçevesinde, kıyıdaş ve egemen devlet olarak var olan yetkilerini kullanarak Türk Boğazları Bölgesi'nden geçiş ve ulaşımın nasıl yapılacağını düzenleyebilecektir. Bununla birlikte Türkiye'nin, Karadeniz'in açık deniz alanlarında kullanılacak açık deniz serbestilerine ilişkin bir düzenleme getirmesi söz konusu olamayacaktır.

7.3. Montrö Sözleşmesi'nin Türk Boğazları ve Karadeniz Güvenliğine Etkileri

Türkiye Cumhuriyeti'nin, Lozan Barış Andlaşması'ndan sonra en önemli ikinci siyasal andlaşması olarak kabul edilen Montrö Sözleşmesi, Türkiye'nin hayat damarlarından biri olan ve politik, stratejik ve ekonomik önemi tartışmasız Boğazlar Bölgesi üzerinde bitmeyen bir mücadeleye rağmen, 89'uncu yılını idrak etmektedir. Yirmi yıllık başlangıç yürürlük süresinin dolduğu 9 Kasım 1956'dan itibaren, her zaman âkit devletlerce sona erdirilebilme imkânı mevcut olmasına rağmen, taraflardan hiçbiri bugüne kadar bu süreci başlatmamıştır. Sözleşme, Türk Boğazları'nın güvenliği ile birlikte Karadeniz güvenliğini de düzenleyen XX. yüzyılın önemli bir istikrar ve denge belgesidir. Karadeniz'e en fazla kıyısı bulunan devlet olarak Türkiye'nin Karadeniz'deki güvenliğine de hizmet eden Sözleşme'nin, savaş gemilerinin statüsünü düzenleyen II. Kısım hükümleri; Boğazlara egemen devlet olarak Türkiye'nin sahip olması gereken haklar ve

yükümlölükler ile Türk Boğazları'nın sui generis yapısından kaynaklanan hukuki ve siyasi realiteyi büyük ölçüde yansıtmaktadır. Osmanlı'dan Lozan'a Boğazlardan geçişin tâbi olduğu kuralları ve özellikle Lozan Barış Andlaşması'nın sistematüğini ve hükümlerini göz ardı etmeden, Montrö Sözleşmesi hükümleri ile uygulamalarını dikkate aldığımızda, Türk Boğazları ve Karadeniz güvenliğine sağladığı önemli katkılar ve faydaların yanında ilk bakışta olumsuz gibi görülebilecek bazı hususların varlığı da Sözleşme'de dikkat çekmektedir.

7.3.1. Savaş Gemilerinin Geçişlerine İlişkin Sınırlamalar

- Sözleşme, Boğazlardan geçiş yapacak savaş gemileri için sınıf, tonaj ve sayı sınırlaması getirmiş ve bu gemilerin geçişlerini ön bildirimde bulunma koşuluna bağlamıştır.
- Boğazlardan geçip Karadeniz'e çıkacak savaş gemileri için sınıf, tonaj ve süre sınırlaması getiren Sözleşme'ye göre Karadeniz, kıyıdaş olmayan devletlerin denizaltıları ve uçak gemilerine kapalı tutulmuştur.
- Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin uçak gemilerinin Boğazlardan geçmesini yasaklayan Sözleşme²⁰¹, anılan

²⁰¹ Karadeniz'e kıyıdaş devletlerden herhangi birinin uçak gemisinin/gemilerinin kapalı bir deniz olan Karadeniz'de konuşlandırılmış olması diğer kıyıdaş devletlerin ve bu bağlamda Türkiye'nin güvenliklerini olumsuz etkileyebilecektir.

devletlere ait denizaltıların bazı istisnai durumlarda gündüz ve satıhtan seyrederek tek başına geçmelerine müsaade etmiştir.

- Türkiye'nin muharip olduğu savaş zamanı ile Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidine maruz görmesi durumlarında, savaş gemilerinin Boğazlardan geçişini dilediği gibi belirleme inisiyatifi ve hakkı Türkiye'ye verilmiştir. Türkiye, Boğazları bütün devletlerin savaş gemilerine kapatabileceği gibi, dilediği devletlerin savaş gemilerinin geçmesine müsaade edebilir. Bu durumlarda Boğazlardan savaş gemilerinin geçişi tamamıyla Türkiye'nin inisiyatifine ve takdirine bırakılmıştır.

7.3.2. Ticaret Gemilerinin Geçişlerine İlişkin Sınırlamalar ve Serbestiler

Ticaret gemilerinin, barış zamanında, gündüz ve gece, bayrakları ve yükleri ne olursa olsun, hiçbir merasime tâbi olmadan Boğazlardan geçiş ve seyrüsefer tam özgürlüğünden yararlanmalarını öngören, kılavuzluk hizmetleri ve römorkör kullanımını isteğe bağlı bırakan 2'nci madde hükmü dar bir yorumla değerlendirildiği zaman; seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliğine ilişkin olarak Türkiye'nin belirli tedbirleri alma hakkının olmadığı gibi yanlışlığa düşüldüğü görülmektedir. Türkiye'nin Boğazlara egemen devlet olarak,

zabıta ve yargı yetkisi ile geçişin zararsız olmasını isteme yetkisi ve geçişi düzenleme yetkisinin var olduğu dikkate alındığında, kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin isteğe bağlı olması hükmü hariç, 2'nci maddenin Türkiye'nin aleyhine bir düzenleme olmadığı görülecektir. Bu hükmün yanında, ticaret gemilerinin geçişine ilişkin Sözleşme'nin 5 ve 6'ncı maddeleri, Türkiye'nin güvenliği mülahazasıyla düzenlenmiş önemli hükümlerdir. Bu maddelere göre:

- Türkiye'nin muharip olduğu savaş zamanı ile Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidine maruz görmesi durumlarında, ticaret gemilerinin Boğazlardan geçişi gündüz ve her defasında Türk makamlarınca gösterilecek yoldan olacak, yani geçiş tamamıyla Türk makamlarının kontrolünde yapılacaktır.
- Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidine maruz görmesi durumunda, askerî terminoloji ile ifade edersek yaşanacak bir gerginlik döneminde, Türkiye Boğazlar Bölgesi'nde uygun askerî tedbirleri, Montrö Sözleşmesi'nin hukuki ve siyasi şemsiyesi altında alabilecek; geçişin her defasında Türk makamlarınca gösterilecek yoldan ve gündüz yapılması hükmü çerçevesinde Boğazlar Bölgesi'nde uygun deniz alanlarını mayınlayabilecek, Karadeniz ve Ege Denizi'ne

müteveccih deniz ulaştırmasını tam kontrol etme imkânı bulacaktır.

- Türkiye'nin muharip olduğu savaş zamanında, düşmana hiçbir şekilde yardım etmemek koşuluyla Boğazlardan geçmelerine müsaade edilen tarafsız devlet ticaret gemilerinin yüklerini Türk makamları kontrol edebilecek, harp kaçağı mal taşıdığı tespit edilen ticaret gemilerini zapt ve müsadereye tâbi tutacak, Boğazlar muhasım devlet ticaret gemilerine kapalı olacaktır.

Ayrıca Sözleşme, sadece sivil uçakların Boğazlar üzerindeki hava sahasından geçmesine izin vermekte, askerî uçakların geçişini yasaklamaktadır.

7.3.3. Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetlerinin İsteğe Bağlı Olması

Sözleşme'nin, Türkiye'nin ve Karadeniz'e kıyıdaş diğer devletlerin güvenlik ihtiyaçları çerçevesinde düzenlenmiş bulunan ve lehine olarak ifade edilebilecek olan yukarıda özetlenen hükümlerine mukabil; 2'nci, 4'üncü ve 6'ncı maddelerinde yer alan, kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin isteğe bağlı kalması ile kılavuzluğun zorunlu kılınabileceği hallerde (Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayması) ücrete tâbi olmamasına ilişkin düzenlemeler; *ekonomik gerekçelerin yanında seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliğine ilişkin*

tedbirlerin yeterince alınamaması nedenleriyle, gelişen ve değişen dünya koşulları çerçevesinde, Türkiye'nin aleyhinde olan hükümler olarak karşımıza çıkmaktadır. Bununla birlikte, yapılacak ve gelişen şartlara göre revize edilecek idari düzenlemelerle alınacak tedbirlere genel bir uygulama niteliği kazandırmak amacıyla; âkit devletler, gemileri Türk Boğazları'ndaki ulaştırma hakkından istifade eden diğer devletler, başta IMO olmak üzere uluslararası kuruluşlar, deniz ticaret şirketleri ve acenteler nezdinde yapılacak girişimlerle, Sözleşme'nin Türkiye'nin aleyhinde olan hükümlerinin yarattığı dezavantajlar, kısmen ortadan kaldırılabilir.

Sözleşme'nin 2'nci maddesinin üçüncü fıkrası hükmünce ***kılavuzluk ve römorkaj ihtiyari hizmetlerdir***. Diğer bir ifade ile Sözleşme'de kılavuz kaptan alınması ile refakat römorkörü alınması ve yedekli geçiş yapılması isteğe bağlı hizmetler olarak tanımlanmıştır. Bahse konu hizmetlerin deniz ticaretinde yüksek maliyetli hizmetler olarak bilinmelerine rağmen;

- 21 yıllık dönem (2004-2024 yılları) ortalamasına göre 150 m ve üzeri geçiş yapan gemilerin kılavuz kaptan alma oranı İstanbul Boğazı'nda %87, Çanakkale Boğazı'nda ise %64,4 olarak gerçekleşmiştir.
- Son 5 yıllık dönem (2020-2024 yılları) ortalamasına göre 150 m ve üzeri geçiş yapan gemilerin kılavuz kaptan alma

oranı İstanbul Boğazı'nda %97,7, Çanakkale Boğazı'nda ise %75 olarak gerçekleşmiştir.

- 2024 yılında 150 m ve üzeri geçiş yapan gemilerin kılavuz kaptan alma oranı İstanbul Boğazı'nda %98,4, Çanakkale Boğazı'nda ise %70,9 olarak gerçekleşmiştir.
- 2004-2008 yılları yıllık ortalamasına göre İstanbul Boğazı'nda 771 gemi römorkör refakati almışken, 2024 yılında 8061 gemi römorkör refakati almıştır. Çanakkale Boğazı'nda 2024 yılında römorkör refakati alan gemi sayısı 2482 olarak gerçekleşmiştir.

İsteğe bağlı olarak verilen kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin, 30 Aralık 2003 tarihinden itibaren İstanbul ve Çanakkale boğazlarında faaliyette olan Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri merkezleri ile iyi bir koordinasyon ve işbirliği içerisinde, talep edilen hizmete ivedilikle cevap verebilecek sayıda tecrübeli kılavuz kaptan veya **teknik yeterlilikleri gelişen ve değişen teknolojik şartlara uygun** römorkör, deniz aracı ve teçhizatla verilmesi, yapılacak uluslararası girişimlerle kılavuz kaptan almanın tavsiye ve teşvik edilmesi neticesinde, kılavuz alma oranlarının daha da artabileceği düşünülmektedir. Bütün bunlara ilaveten, makine ve dümen arızası gibi ani gelişen olaylar ile mücbir sebepler dışında, kılavuz kaptan bulunan gemilerin deniz kazası riskinin olmayacağını, emniyetli, güvenli ve süratli

bir geçişin kılavuz kaptan almakla sağlanabileceğinin uygulamalarla gösterilmesi gerekmektedir.

7.4. Değerlendirme

Statüleri  zel andlaşmalarla veya örf ve âdet hukuku kurallarıyla belirlenmiş olan ve uluslararası deniz ulaştırması amacıyla kullanılan boğazların hiçbirinde, Montrö’de Türkiye’ye verilen nitelikte bir yetkinin kıyı devletine tanınmamış olduğu dikkate alınacak olursa, Türkiye’nin Montrö Sözleşmesi ile kazandığı avantajların önemi daha kolay değerlendirilebilecek ve anlařılabilecektir²⁰². Ancak, tarihî süreç içerisindeki geçiş rejimleri yanında, coğrafi konumu, fiziki yapısı ve sui generis özellikleri çerçevesinde değerlendirildiği zaman, Türk Boğazları’nın bir uluslararası boğaz olmadığı da görülecektir. İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı iki açık deniz olan Karadeniz ve Ege Denizi’ni birbirine bağlayan coğrafi niteliğinden dolayı, ilgili uluslararası sözleşmelerde deniz ulaştırması amacıyla kullanılan tek bir su yolu olarak kabul edilmektedir. Tek başlarına değerlendirildikleri zaman ulusal boğaz niteliğinde olan İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı ile Türkiye’nin mutlak egemenliğinde bir i denizi olan Marmara’da toplam 164 millik bir mesafe kat edilerek, Karadeniz ile Ege Denizi arasında deniz ulaştırması idame edilebilmektedir. Bu

²⁰² İnan, *a. g. e.*, s 75.

nedenle, Montrö Sözleşmesi'nde Türkiye'nin lehine görülen hükümlerin, tekrar elde edilmesi zor olan ve başka devletlerin sahip olmadığı yetkiler olarak değerlendirilmesi doğru bir yaklaşım olmayacaktır. Montrö Sözleşmesi, iki ulusal boğaz ile bir iç denizden oluşan bir deniz alanından gemilerin geçişlerini düzenlerken, uluslararası ulaştırmanın serbestliği ve sürekliliği ilkesi ile Boğazlar Bölgesi'ne egemen devlet olan Türkiye'nin yetkilerini harmonize ederek, Türkiye ve Karadeniz'e kıyıdaş devletlerle birlikte Boğazları kullanan devletler için hak ve yükümlülükler doğuran, hukuki olduğu kadar siyasi bir belgedir.

Türk Boğazları Bölgesi'nden gemilerin uğraksız geçişleri, BMDHS'nin 35'inci maddesinin "c" fıkrası hükmünce, anılan Sözleşme'nin açıkça kapsamı dışında tutulmuş olup statüsü özel bir uluslararası sözleşme olan Montrö ile düzenlenmektedir. Türk Boğazları'nın BMDHS'de hukuki tanımı yapılan transit ve zararsız geçiş rejimlerinin uygulanacağı boğazlarla hiçbir hukuki ilgisi ve coğrafi benzerliği bulunmamaktadır. Türk Boğazları, BMDHS'de tanımlanan iç sular rejimine tâbi bir deniz alanı olup karasuları tanımıyla da hiçbir coğrafi ve hukuki ilgisi ve benzerliği bulunmamaktadır. Bu noktadan hareketle, *Montrö Sözleşmesi'nin feshi ve yeni bir Sözleşme yapılamaması durumunda BMDHS'deki zararsız geçiş ve transit geçiş rejimlerinin Türk Boğazları'nda tatbik imkânı olamayacaktır.*

SONUÇLAR

1. Öncelikle 1982 tarihli BMDHS olmak üzere, uluslararası boğazlardan genel geçiş rejimleriyle mukayeseli olarak Türk Boğazları'ndan tarihî süreç içerisindeki geçiş rejimlerini özellikle Montrö Sözleşmesi'ni, Boğazların coğrafi konumu, fiziki yapısı ve sui generis özellikleri çerçevesinde birlikte değerlendirdiğimiz zaman; ***Türk Boğazları'nın BMDHS'de tanımlanan nitelikte uluslararası boğaz olmadığı, statüsü özel bir andlaşma olan Montrö Sözleşmesi ile düzenlenmiş olup BMDHS'nin 35'inci maddesinin "c" fıkrası hükmünce Sözleşme'nin açıkça kapsamı dışında tutulan bir boğaz olduğu*** hukuki bir vakıa olarak karşımıza çıkmaktadır. İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı; iki açık deniz olan Karadeniz ve Ege Denizi'ni birbirine bağlayan coğrafi özelliğinden dolayı, ilgili çok taraflı andlaşma ve sözleşmelerde deniz ulaştırması amacıyla kullanılan tek bir su yolu olarak kabul edilmiştir. Tek başlarına değerlendirildikleri zaman ulusal boğaz niteliğinde olan İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı ile Türkiye'nin mutlak egemenliğine tâbi bir iç deniz olan Marmara'da toplam 164 millik bir mesafede seyredilerek, Karadeniz ile Ege Denizi arasında deniz ulaştırması idame edilebilmektedir. Montrö Sözleşmesi, deniz ulaştırması amacıyla kullanılan bahse konu su yolundan gemilerin ***uğraksız (durmaksızın)*** geçişleri ile Türk Boğazları ve Karadeniz'in

güvenliğini düzenlemektedir. **Amacı** “Boğazlardan geçişi ve gemilerin ulaşımını, Lozan Barış Andlaşması’nın 23’üncü maddesiyle tespit edilen prensibi, Türkiye’nin güvenliği ve Karadeniz’e kıyıdaş devletlerin güvenliği çerçevesinde koruyacak biçimde düzenlemek” olarak belirlenmiş olan Montrö Sözleşmesi; Türk Boğazları Bölgesi’nde Türkiye’nin güvenliğine hizmet ederken, Karadeniz’de de diğer kıyıdaş devletlerle birlikte önemli ölçüde Türkiye’nin güvenliğine hizmet etmektedir.

2. 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Barış Andlaşması’nın Boğazlardan geçiş rejimine ilişkin temel hükmünü düzenleyen 23’üncü maddesine göre âkit taraflar; aynı gün imzalanan ve Andlaşmaya ekli olup Andlaşmayla aynı hukuki değeri haiz olacağı belirtilen “**Boğazların Tâbi Olacağı Usule Dair Mukavelename**” ile Çanakkale Boğazı’nda, Marmara Denizi’nde ve Karadeniz Boğazı’nda, **barışta ve savaşta, denizden ve havadan geçiş ve ulaşım serbestliği ilkesini** kabul etmişlerdir. Serbest geçiş ilkesi ve uluslararası denetim sisteminin etkisi altında hazırlanmış olan Lozan Boğazlar rejimi, Boğazlara ilişkin bir kısım yetkileri, âkit devletlerin temsilcilerinden oluşan Türk temsilcinin başkanlığındaki Boğazlar Komisyonu’na devretmişti. Lozan Boğazlar Sözleşmesi hükümleriyle Boğazların askerden arındırılmış olması ve tahkim edilemez bulunması nedeniyle; Türk Boğazları Bölgesi’nde Türkiye’nin egemenlik hakları açıkça sınırlandırılmış, Türkiye ulusal savunması ve güvenliği

için tertip ve tedbir alma hakkından mahrum bırakılmıştı. Türkiye'nin egemenliğini kısıtlayan ve Türkiye aleyhine ciddi güvenlik zafiyeti meydana getiren Lozan Boğazlar rejimi, Boğazlardan geçişte herhangi bir sınırlama getirmezken, Karadeniz'e geçmek isteyen savaş gemileri için tonaj sınırlaması getirmiştir. Karadeniz'e kıyıdaş diğer devletlerin güvenliklerini Türkiye'nin güvenliğinin önünde tutan Sözleşme, Karadeniz'de Rusya'nın güvenliğinde de önemli boşluklar bırakmıştı.

3. Uluslararası boğazlardan genel geçiş rejimi, geçiş özgürlüğü üzerine inşa edilmiştir. ***Hukuki statüleri özel bir andlaşma veya sözleşme ile düzenlenmemiş olan (BMDHS md. 35/c)*** ve uluslararası seyrüsefer amacıyla kullanılan, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bir bölümü arasında yer alan boğazlar; tümüyle kıyı devletinin veya kıyıdaş devletlerin karasularına dâhil oluyorsa, transit geçiş rejimi uygulanacak boğazlar olarak mütalaa edilir. Bu tür boğazlardan transit geçiş, su sathından ve su altından (dalmış durumda) seyir ile hava vasıtaları için boğazın üzerinden uçuş hakkını kapsar. Diğer bir ifade ile zararsız geçişin sathıtan yapılma mecburiyetinin aksine transit geçiş halindeki denizaltılar ve diğer sualtı araçları dalmış durumda seyredebilir. Ayrıca transit geçiş hakkından uçaklar ve diğer hava vasıtaları da yararlanırlar. Uluslararası deniz ulaştırmasının serbest ve kesintisiz olması ilkesi, boğaz suları

üzerinde kıyı devletinin veya kıyıdaş devletlerin yetkilerini, karasuları üzerindeki yetkilerine oranla daha fazla sınırlamıştır. Bunun sonucu olarak transit geçiş rejimi, zararsız geçiş rejimine oranla daha serbest bir geçiş rejimi olarak karşımıza çıkmaktadır. Zararsız geçiş rejiminde kıyı devleti yapılan geçişin zararlı veya tehlikeli olması durumunda, diğer bir ifade ile karasularında zararsız olmayan bir geçişi önlemek üzere geçişi yasaklayabilir, erteleyebilir ve ulusal mevzuatında öngörülen diğer tedbirleri alabilir. Bununla birlikte, kıyı devletinin veya kıyıdaş devletlerin transit geçişi engelleme veya erteleme hakları yoktur.

4. Montrö Sözleşmesi, iki ulusal boğaz ve bir iç denizden oluşan özel bir bölgeden gemilerin uğraksız geçişini düzenlerken, uluslararası ulaştırmanın serbestliği ve sürekliliği ilkesi ile Boğazlar Bölgesi'ne egemen devlet olan Türkiye'nin yetkilerini harmonize etmiştir. Sözleşme, Türkiye ve Karadeniz'e kıyıdaş devletler ve diğer âkit devletlerle birlikte Boğazları kullanan devletler için de hak ve yükümlülükler doğuran, hukuki olduğu kadar siyasi bir belgedir. ***Sözleşme'de boğaz devleti olarak Türkiye'nin yetkileri esas, yetki kısıtlamaları ise istisnai niteliktedir.*** 20 yıllık başlangıç yürürlük süresinin dolduğu 9 Kasım 1956'dan itibaren her zaman âkit devletlerce sona erdirilebilme imkânı mevcut olmasına rağmen, taraflardan hiçbiri bugüne kadar bu süreci başlatmamış, bu hakkı kullanmamıştır. Ayrıca, Sözleşme'nin yürürlüğe girmesinden başlayarak her beş

yıllık dönemin sonunda âkit devletlerden her biri Sözleşme'nin bir veya birkaç hükmünün değiştirilmesini önerme girişiminde bulunabilme hakkına sahipken, bu süreç de bugüne kadar işletilmemiş, bu hak da kullanılmamıştır.

5. Montrö Sözleşmesi, Lozan Boğazlar rejiminin kısıtlamalarını ortadan kaldırarak, Türk Boğazları Bölgesi'nde Türkiye'nin egemenlik haklarını teyit ve tescil etmiştir. Sözleşme, barış zamanında Boğazlardan uğraksız geçiş yapacak savaş gemileri için sınıf, tonaj ve sayı sınırlaması getirmiş, gemilerin geçişlerini ön bildirimde bulunma koşuluna bağlamıştır. Barış zamanında, Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin sadece *hafif su üstü gemileri, küçük savaş gemileri* ve *yardımcı gemileri* Boğazlardan kuzeye geçiş yaparak Karadeniz'e açılabilir veya Karadeniz'den Ege Denizi'ne dönüş yapabilecektir. Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin barış zamanında bu denizde bulundurabilecekleri gemilerin toplam tonajı en çok 45.000 ton olmak üzere sınırlandırılmıştır. Kıyıdaş olmayan tek bir devlet ise bu tonajın üçte ikisi düzeyinde yani toplam tonajı en çok 30.000 ton olan bir kuvveti Karadeniz'de bulundurabilecektir. Karadeniz'de bulunmalarının amacı ne olursa olsun, kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemileri bu denizde 21 (yirmi bir) günden fazla kalamayacaklardır. Karadeniz'e yönelik politik ve askerî hedefleri olan kıyıdaş olmayan bir devletin, böylesine sınırlı bir kuvvet ile bu denizde hedeflenen düzeyde varlık

gösteremeyeceği aşikardır. Karadeniz’e kıyısı bulunan devletlerin uçak gemilerinin de Boğazlardan geçmesini yasaklayan Sözleşme, anılan devletlere ait denizaltıların ise bazı istisnai durumlarda, gündüz ve saatıtan seyrederek, Boğazlardan tek başına geçmelerine müsaade etmiştir. Sözleşme’ye göre Karadeniz, kıyıdaş olmayan devletlerin ***uçak gemileri, hattıharp gemileri*** ve ***denizaltılarına*** kapalı tutulmuştur. Bu statü, Karadeniz’in karasuları dışındaki açık deniz alanlarında savaş gemilerinin ulaştırma haklarına getirilen ve dünyada herhangi bir deniz alanında başka bir örneği bulunmayan özel ve istisnai bir uygulama niteliğindedir. Türkiye’nin muharip olduğu savaş zamanı ile Türkiye’nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidine maruz görmesi şartlarında, savaş gemilerinin Boğazlardan geçişini dilediği gibi belirleme hakkı Türkiye’ye verilmiştir. Türkiye, Boğazları bütün devletlerin savaş gemilerine kapatabileceği gibi, dilediği devletlerin savaş gemilerinin geçmesine müsaade edebilmektedir. Türkiye’nin tarafsız olduğu savaş zamanında ise savaşan herhangi bir devletin savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesi yasaklanmıştır. II. Dünya Savaşı süresince, Türkiye’nin tarafsız ve muharip olduğu savaş zamanını düzenleyen Sözleşme’nin 19 ve 20’nci madde hükümleri uygulanmıştır. Rusya-Ukrayna Savaşı’nda Türkiye’nin tarafsız olduğu savaş zamanını düzenleyen

Sözleşme'nin 19'uncu maddesi hükmü uygulanmaya devam etmektedir.

6. XX. yüzyılın önemli siyasal andlaşmalarından biri, bir istikrar ve denge belgesi olan ve 89 yıldır hiçbir değışikliğe uğramadan yürürlükte kalan Montrö Sözleşmesi, soğuk savaş döneminde NATO'nun Akdeniz Havzası güvenliğine önemli katkılar sağlamıştır. Karadeniz'de aynı anda bulunabilecek kıyıdaş olmayan devlet deniz kuvvetlerinin toplam tonajının üst limit olan 45.000 ton seviyesine çıkmış olmasını ve NATO üyesi Türkiye'nin bu denizde bulundurabileceği deniz kuvvetini de hesaba katan dağılan SSCB, Karadeniz donanmasını 105.000 ton seviyesinde tutarak Akdeniz için kısmen sınırlı bir deniz kuvvetini tahsis edebilmiştir. Ayrıca Sovyetler, uçak gemisi sınıfına sokulabilecek suüstü unsurları ile denizaltılarını, Montrö'nün sınırlamaları ve aleniliği çerçevesinde Akdeniz'e kaydırabilmiş; Sözleşme'nin yasaklamalarını da dikkate alarak Batının uçak gemisi konseptini kabullenmekte zorlanmıştır. Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra benzer stratejik hesaplar peşinde koşan Rusya Federasyonu'nun Avrupa Birliği ve NATO'ya karşı pozisyonunun, Karadeniz'e kıyıdaş ve Montrö'nün âkit devletlerinden olan Bulgaristan ve Romanya'nın NATO ve aynı zamanda Avrupa Birliği üyesi olmasıyla daha da karmaşık bir hal aldığı anlaşılmaktadır. Ukrayna Savaşı'nda Karadeniz donanmasında çok ciddi kayıplar verdiği bilinen

Rusya'nın Karadeniz'in kuzeydoğusuna hapsolmama mücadelesi, ***Azak Denizi'ni bir iç deniz, Kerç Boğazı'nı ise bir ulusal boğaz yapma hedefleri*** ve kavgası, belki de bu savaşın politik ve stratejik hesaplarının bir sonucudur.

7. 1938 yılında İstanbul Boğazı'ndan geçen gemi sayısı yaklaşık 4.500 ve bu gemilerle taşınan toplam yük miktarı 7.500.000 ton civarında iken; 2024 yılında geçiş yapan gemi sayısı 41.363 olarak gerçekleşmiştir. 2024 yılında geçiş yapan tanker sayısı 9.669 olup taşınan tehlikeli yük miktarı 182.277.000 metrik ton seviyesine ulaşmıştır. İstanbul Boğazı'nın fiziki yapısı ile jeomorfolojik, hidrolojik ve meteorolojik özellikleri ve koşulları değişmezken, aşırı artış gösteren boy ve tonajlarına rağmen geçiş yapan gemi sayısında 89 yılda yaklaşık dokuz kat artış olmuştur. 2024 yılında İstanbul Boğazı'ndan her 12-13 dakikada bir geminin, her 52 dakikada bir tehlikeli yük taşıyan geminin ve her 54 dakikada bir tankerin geçiş yaptığını söyleyebiliriz. İstanbul Boğazı yükünü fazlasıyla almış olup deniz ticaretindeki gelişmeler ile bölgesel ve küresel deniz ulaştırmasının orta ve uzun vadeli beklentilerine cevap verememekte; emniyet ve güvenlik riskleri, alınan tüm tedbirlere rağmen her geçen gün artmaktadır. 2004-2008 yılları ile 2020-2024 yılları gemi geçiş istatistikleri göstermektedir ki İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan gemi sayısında yaklaşık %30'luk azalma olmasına rağmen taşınan toplam yük miktarında %29'luk

artış meydana gelmiştir. Geçiş yapan gemi boyları ve tonajları ciddi manada artmış (150-200 m’lik gemilerde %38 artış, 200-250 m’lik gemilerde %26 artış, 250 m’den büyük gemilerde ise %33 artış meydana gelmiştir. Buna karşılık 150 m’den küçük gemilerde %46 azalma olmuştur.), tehlikenin boyutları çok büyümüştür. İstanbul Boğazı yoluyla taşınan toplam tehlikeli yük miktarı bağlamında; 2020-2024 yıllarının yıllık ortalamasının 2004-2008 yıllarının yıllık ortalamasına göre artış oranı %4, tankerlerle taşınan tehlikeli yük miktarındaki artış oranı ise %7 olarak gerçekleşmiş olup toplam tehlikeli yükün %96,5’i tankerlerle taşınmıştır.

8. 2024 yılında *Çanakkale Boğazı*’ndan 45.849 gemi geçiş yapmış olup geçiş yapan tanker sayısı 10.450 olarak gerçekleşmiştir. 2024 yılında tankerlerle taşınan tehlikeli yük miktarı 188.424.000 metrik ton olup taşınan toplam tehlikeli yük miktarı ise 206.984.000 metrik ton seviyesine ulaşmıştır. 2020-2024 yıllarının yıllık ortalamasını 2004-2008 yıllarının yıllık ortalaması ile mukayese ettiğimiz zaman *Çanakkale Boğazı* yoluyla taşınan toplam tehlikeli yük miktarındaki artış %11, tankerlerle taşınan tehlikeli yük miktarındaki artış ise %14 seviyesinde gerçekleşmiş olup toplam tehlikeli yükün %95,6’sı tankerlerle taşınmıştır.

9. Son 21 yılda (2004-2024 yılları) İstanbul ve *Çanakkale* boğazlarından geçiş yapan gemilerin sayılarındaki azalmanın çok

ötesinde gemilerin boylarında ve tonajlarında ciddi düzeyde artışlar meydana gelmiştir. ***Bir önceki yıla göre değişim oranı toplamaları*** esas alındığında 21 yılda geçiş yapan gemi sayısında İstanbul Boğazı'nda %25,7'lik azalma, Çanakkale Boğazı'nda ise %4,7'lik azalma olmasına rağmen geçiş yapan gemilerin tonajlarında İstanbul Boğazı'nda %42'lik artış, Çanakkale Boğazı'nda ise %60'lık artış gerçekleşmiştir.

10. İstanbul Boğazı ve boğaz yaklaşma sularında yoğun olmak üzere, yıllar boyunca Türk Boğazları Bölgesi'nde ciddi düzeyde deniz ve çevre kirliliğine neden olan kazalar meydana gelmiştir. Telafisi mümkün olmayan can kayıpları, yaralanmalar ve sakatlanmaların yanı sıra, tarihî yalıların ve kültür varlıklarının zarar görmesi, ekolojik dengenin ciddi düzeyde bozulması, sualtı zenginliklerinin ve denizdeki yaşamın tehlikeye girmesi ile deniz trafiğinin aksamaması veya uzun süreli askıya alınması bu kazaların doğal sonuçları olarak ortaya çıkmıştır. Dünyada son yıllarda meydana gelen ve ekolojik felaketlere neden olan büyük tanker kazaları, Türk Boğazları Bölgesi için toplumsal felaketlere de sebep olabilecek nitelikte potansiyel bir tehdit ve tehlike kaynağıdır. İstanbul Boğazı gibi uluslararası deniz ulaştırması amacıyla kullanılan dünyadaki diğer başlıca su yolları olan Süveyş Kanalı, Panama Kanalı, Kiel Kanalı, Danimarka Boğazları, Cebelitarık Boğazı ve Magellan Boğazı'nın etrafındaki yerleşim yerlerinin toplam nüfusunun yaklaşık 4

(dört) katı kadar insan İstanbul'da yaşamaktadır. ***Coğrafi konumu, fiziki yapısı ve sui generis özellikleri ile dünyada eşi benzeri olmayan bir su yolunun, yangın merdiveni bile olmayan nadide bir yapı olan İstanbul Boğazı'nın emniyet ve güvenliğinin Türkiye için hayati önemi haiz olduğu hiçbir zaman unutulmamalıdır.***

11. 2020-2024 yılları yıllık ortalamasına göre İstanbul Boğazı'ndan 38.493 gemi geçiş yapmıştır. 2024 yılında ise 41.363 gemi geçiş yapmış olup geçiş yapan her bir geminin payına düşen demir yerlerinde ortalama bekleme süreleri 20,3 saat olarak gerçekleşmiştir. Bu süre tankerler genelinde 23,2 saat, 200 metre ve daha büyük tankerler için 34,4 saattir. Yılın belli dönemlerinde, İstanbul Boğazı kuzey ve güney demir yerlerinde gemiler günlerce geçiş yapmak için beklemektedir. Bu beklemler neticesinde gemilerin işletme maliyetleri (*running cost*) ile bekleme/gecikme maliyetleri çok ciddi rakamlara ulaşabilmektedir. Zaman zaman ağır deniz ve hava şartlarında yapılmak zorunda olan bu beklemler sonucunda gemi kayıpları ve ciddi deniz kirliliği vakaları ile ölümler ve yaralanmalar meydana gelmektedir. Neticede bu beklemlerin bölgesel ve küresel deniz ticaretindeki ekonomik karşılığı büyük rakamlara tekabül ederken, parasal karşılığı her zaman tam hesaplanamayan önemli zaman kayıpları da yaşanabilmektedir.

12. Boğazların doğal su yolları olması özelliği, onları insan yapımı olan kanallardan ayırır. Boğazlardan farklı olarak, deniz ulaştırması amacıyla kullanılan ve kıyıdaş devletin egemenliği altında bulunan kanallardan geçiş, aksine bir uluslararası düzenleme yoksa özel hukuksal rejimleri çerçevesinde ve kanala egemen olan devletin yetkilerine herhangi bir sınırlama getirmeden, egemen devletin ulusal hukukuna göre yapılabilmektedir. Türk Hükûmeti, Karadeniz’e çıkacak kıyıdaş olmayan devletlere ait savaş gemileri için sınıf, tonaj ve süre sınırlamalarının, diğer bir ifade ile Montrö Sözleşmesi ile düzenlenen Karadeniz’e ilişkin sınırlamaların ve Karadeniz güvenliğinin titiz bir takipçisi olmalıdır. Sınıf, tonaj ve süre sınırlamasına ilişkin tutulmakta olan kayıtlara **herhangi bir yolla ve herhangi bir şekilde** Karadeniz’e giriş-çıkış yapan savaş gemileri dâhil edilmeli; âkit devletlerin Ankara’daki temsilciliklerine bu bilgiler de verilmelidir. Nehir, kanal veya başkaca herhangi bir yolla yapılabilecek intikallerin Karadeniz’in hukuki statüsünde değişiklik meydana getirmesine müsaade edilmemelidir. SSCB’nin dağılmasından sonra âkit devlet statüsü kazanmış olan Ukrayna başta olmak üzere NATO ve AB üyesi Romanya ve Bulgaristan da bu konunun titiz bir takipçisi olmalı; kısa ve orta vadeli politik hesaplar peşinde koşturulurken Montrö’ye ve Karadeniz güvenliğine zarar vermeme gayreti ve hassasiyeti içerisinde olmaları gerektiğini unutmamalıdır.

13. Türk Boğazları, Karadeniz’e kıyısı bulunan devletlerin yanında, Tuna-Ren su yolunu saymazsak, Karadeniz havzası devletlerinin de tek açık deniz giriş-çıkış kapısıdır. Türk Boğazları’nın güvenliği, Türkiye’nin yanı sıra Karadeniz’e kıyıdaş diğer devletler, Karadeniz havzası devletler ve dünya deniz ulaştırması için önem arz etmektedir. Türk Boğazları Bölgesi’nden uğraksız gemi geçişleri ile Türk Boğazları ve Karadeniz’in güvenliğini düzenleyen Montrö Sözleşmesi’nin masaya yatırılması, Türkiye ve Karadeniz’e kıyıdaş devletlerle birlikte, Boğazları kullanan diğer devletler ve dünya deniz ulaştırması için de istikrarsızlık ve belirsizliklere sebebiyet verebilecektir. İki ulusal boğaz ve bir iç denizden oluşan Türk Boğazları’na egemen devlet olan Türkiye’nin; zabıta/kolluk yetkisi, yargı yetkisi, geçişin zararsız olmasını isteme yetkisi ve en önemlisi geçişi düzenleme yetkisi her zaman vardır ve devam edecektir. Türkiye, Lozan Barış Andlaşması’nın 23’üncü maddesi ile Montrö Sözleşmesi’nin 1’inci maddesinin birinci fıkrası ve 28’inci maddesinin ikinci fıkrasındaki soyut ilkeler çerçevesinde Boğazlardan geçişin nasıl yapılacağını düzenlerken, bugünkü hukuki pozisyonundan ve güvenlik kazanımlarından geri adım atması söz konusu olmayacak; bununla birlikte Karadeniz’in açık deniz alanlarına ilişkin yeni bir düzenleme getirilmesinin önüne ciddi engeller çıkması kuvvetle muhtemel olacaktır.

14. Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin en büyük hukuki ve siyasi kazanımlarından biri ve aynı zamanda XX. yüzyılın da önemli bir istikrar ve denge belgesi olan Montrö Sözleşmesi'nin gündeme taşınması, tartışmaya açılması, riske edilmesi ve tehlikeye atılması sonucunu doğurabilecek düzenleme, işlem, söylem ve uygulamalardan uzak durulmalıdır. ***İhtiyari yani isteğe bağlı olan Türk Boğazları'nda kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin,*** gemi trafik hizmetleri bütünlüğü içerisinde ve onun ayrılmaz bir parçası olarak Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünce, 9 Temmuz 2024 tarihinde resmîyet kazanmış olan yasal zeminde olduğu gibi verilmesi uygulamasına devam edilmeli; Türk Boğazları'nda kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin ***özelleştirilmesinden uzak durulmalıdır.***

15. Montrö Sözleşmesi'nin sona erdirilmesi ve yeni bir sözleşme yapılamaması durumunda, 1982 yılında BMDHS'de ilk kez düzenlenen ***transit geçiş*** rejiminin Türk Boğazları Bölgesi'nde uygulanması yönünde uluslararası hukuk zemini olmayan çeşitli girişimlerle karşılaşılması olası görülmektedir. ***Türkiye, BMDHS'yi imzalamamış olup Sözleşme'ye katılan devletler arasında da yer almamış, Sözleşme'nin tarafı olmamıştır.*** Bununla birlikte BMDHS, Türkiye hariç Montrö Sözleşmesi'ne taraf tüm devletler ile AB için müktesebat haline gelmiştir. BMDHS'de transit geçiş rejiminin tanımlandığı şekliyle Türk Boğazları'nın iki açık deniz kesimini birleştiren bir

boğaz olmadığı açıktır. Bununla birlikte böylesine net ve kuvvetli bir hukuki temele rağmen, ***iki ulusal boğaz ve bir iç denizden oluşan*** Türk Boğazları'nın, iki açık deniz kesimini birbirine bağlayan bir boğaz olduğu ***siyasi fikri*** baskın çıkar ve bu durum ***Türkiye tarafından da kabul edilirse***, Boğazlarda bugünkünden çok daha serbest bir geçiş rejimi ***-transit geçiş*** rejimi uygulanabilecektir. Türkiye'nin, Boğazlardan geçişin zararsız geçiş rejimi çerçevesinde olabileceği görüşüyle ortaya çıkması makul bir hal tarzı olarak görülebilse de ***tarihî, coğrafi ve hukuki olarak iç sular rejimine tâbi bir deniz olan Marmara'da zararsız geçiş hakkının olamayacağı ve uygulanamayacağı gerçeği*** bu durumu engellemektedir. Türkiye'nin Boğazlarda yapılan geçişin zararsız olmasını isteme yetkisi ile BMDHS'de düzenlenen zararsız geçiş rejiminin birbirine karıştırılmaması da özel önemi haiz bir durum olarak değerlendirilmektedir. Türkiye'nin AB üyesi olması durumunda BMDHS Türkiye için ***çekincesiz bağlayıcı bir Sözleşme***, müktesebat haline gelecek; belki de ***Türkiye için politik, stratejik ve hukuki bakımdan en büyük tehlike ve tehdit bu noktadan hareketle başlayabilecektir.***

Bütün bu açıklamalara rağmen değiştirilmemesi gereken ve değiştirilemeyecek olan hakikat şudur: BMDHS'de tanımlanan ve düzenlenen transit geçiş rejimi bütün devletler için bağlayıcı teamüli bir nitelik kazanmış olsa ve hatta Türkiye AB üyesi olarak kabul edilse bile, bu rejim Türk Boğazları

Bölgesi'nde uygulanamaz. Çünkü, iki ulusal boğaz ve bir iç denizden oluşan bir bölgede transit geçiş rejiminin hukuken uygulanma imkânı yoktur. Montrö Sözleşmesi'nin ortadan kaldırılması ve yeni bir sözleşme yapılamaması durumunda Türkiye'nin 89 yıllık hukuki pozisyonundan ve güvenlik kazanımlarından taviz vermesi talepleri, karşılığı AB üyeliği dahi olsa kabul edilmemeli; **transit geçişin** Türk Boğazları Bölgesi'ndeki geçişler için uygulanması söz konusu olmamalıdır.

16. Montrö Sözleşmesi'nin hukuki ve siyasi mimarisinin iki temel dayanağı, **geçiş ve ulaşım serbestisi prensibi** ile **Türkiye ve Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin güvenlikleridir**. Sözleşme Türk Boğazları Bölgesi'nden gemilerin uğraksız (durmaksızın) geçişlerini düzenlerken, Türkiye'nin güvenliğine hizmet etmeyi amaç edinmiştir. Deniz hukuku kavramı olarak uluslararası hukuk terminolojisine ilk kez 1982 yılında BMDHS ile girmiş olan **transit geçiş (transit passage)** kavramının, Montrö Sözleşmesi kapsamındaki uğraksız (durmaksızın) geçişin nasıl yapılacağı düzenlenirken Türkçedeki anlamıyla kullanılan **geçişin transit yapılması** veya **transit olması** kavramlarıyla karıştırılmaması gerekir. Türkçede ifade ettiği anlamın çok ötesinde hukuki bir kavram olarak BMDHS'deki tanımıyla transit geçişin, Türk Boğazları Bölgesi'ndeki uğraksız geçiş temelinde tanımlanması, uygulanması ve yorumlanması, kavramsal bir karışıklık çıkarmaktan başka bir anlam ifade edemez.

17. Yürürlüğe girdiği 9 Kasım 1936'dan günümüze kadar geçen 89 yıllık sürede, değiştirilmesi hatta ortadan kaldırılmasına yönelik çeşitli girişimlere ve gayretlere, II. Dünya Savaşı ve soğuk savaş dönemlerinin zorluklarının yaşanmasına, devam etmekte olan Rusya-Ukrayna Savaşı'na rağmen; noktasına ve virgülüne dokunulmadan, Türkiye'nin gözetiminde dimdik ayakta duran Montrö Sözleşmesi'ni günümüzde ve gelecekte de ayakta tutacak olan *uluslararası güvenlik stratejileri* ile *Türkiye'nin titiz, objektif, tarafsız ve akılcı uygulamaları* olacaktır. *Montrö Sözleşmesi Karadeniz güvenliği için, Karadeniz'in güvenliği de Montrö Sözleşmesi'nin bekası için önem arz etmeye devam edecektir.*

BİBLİYOGRAFYA

Arşiv Belgesi

BOA, HR. SYS., nr. 1987/5.

Yayınlanmış Belgeler

Aslan Gündüz, *Milletlerarası Hukuk-Temel Belgeler Örnek Kararlar*, İstanbul 1998.

Bilal N. Şimşir, *Ege Sorunu, Belgeler/Aegean Question, Documents*, C II (1913-1914), B 2, Ankara 1989.

Muahadat Mecmuası, İstanbul 1298, IV.

Nihat Erım, *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri*, I, Ankara 1953.

Noradounghian, Gabriel Effendi, *Recueil d'Actes Internationaux de l'Empire Ottoman*, II, Paris 1890.

Seha L. Meray-Osman Olcay, *Montreux Boğazlar Konferansı-Tutanaklar Belgeler*, Ankara 1976.

Araştırma ve İncelemeler

Kitaplar

Ahmet Süha Umar, *Kanal İstanbul ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi*, İstanbul 2024.

Ali Kurumahmut, *Deniz Hukuku ve Türkiye'nin Yakın Deniz Havzası Konferans Notları*, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ankara 2017.

Ali Kurumahmut-Mesut Özel, *Denizde Silahlı Çatışma Hukuku*, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul 1999.

Ali Kurumahmut-Sertaç Hami Başeren, *The Twilight Zones in the Aegean (Un) Forgotten Turkish Islands/Ege'de Gri Bölgeler Unutul(may)an Türk Adaları*, Ankara 2004.

Cemal Tukin, *Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Boğazlar Meselesi*, İstanbul 1947.

Deniz Kutluk, *Hazar-Kafkas Petrolleri, Türk Boğazları, Çevresel Tehdit*, İstanbul 2003.

Dr. Hitoshi Ashida, *İstanbul Boğazı Ulaşım Rejimi Tarihi Üzerinde Araştırma*, Editör Bayram Öztürk, Çevirmen Chieko Adachi, İstanbul 2024.

Ference A. Vali, *The Foreign Policy of Turkey-Bridge Across the Bosphorus*, Baltimore 1971.

Halil İnalcık, "The Question of the Closing of the Black Sea under the Ottomans", *Arkheion Pontou*, Athens 1979.

Harry N. Howard, *Turkey, the Straits and U.S. Policy*, Baltimore 1974.

Hüseyin Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri*, II. Kitap, B 4, Ankara 1996.

Hüseyin Pazarcı, *Uluslararası Hukuk*, 19. Baskı, Ankara 2020.

İdris Bostan-Ali Kurumahmut, *Haritalar ve Coğrafya Eserlerine Göre Ege Denizi ve Ege Adaları*, Ankara 2003.

İdris Bostan-Ali Kurumahmut, *Trablusgarb ve Balkan Harplerinde İşgal Edilen Ege Adaları ve İşgal Telgrafları*, Ankara 2003.

Sevin Toluner, *Limni Adası'nın Hukuki Statüsü ve Montreux Boğazlar Konvansiyonu*, İstanbul 1987.

Sevin Toluner, *Milletlerarası Hukuk Dersleri*, B IV, İstanbul 1996.

SHOD Başkanlığı, *İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı Seyir Rehberi*, İstanbul 1994.

Yüksel İnan, *Türk Boğazları'nın Siyasal ve Hukuksal Rejimi*, Ankara 1995.

Makaleler

Ali Kurumahmut, “Ege'de Egemenliği Tartışmalı Adalar Sorununun Ortaya Çıkışı”, *Ege'de Temel Sorun*, (yay.) Ali Kurumahmut, Ankara 1998;

Ali Kurumahmut, “Montreux Boğazlar Sözleşmesi ve Savaş Gemileri için Barış Zamanı Geçiş Rejimi”, *Stratejik Etüdler Bülteni*, S 89.

Ali Kurumahmut, “Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği'nin Dağılması ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, S 533;

Ali Kurumahmut, “Zararsız ve Transit Geçiş”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, S 546.

Ateş Bayazıt, Gökçe Bahadır Gürbüz, Karadeniz Tahıl Koridoru Anlaşmasının Uluslararası Ticaret Açısından Değerlendirilmesi (2023). *Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi*, 10 (6).

Aykut Erol, “Boğazlarımızda Kaza Olasılığı En Alt Düzeye Nasıl İndirilir?”, *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayını, İstanbul 2000.

Cihat Yayı, Montrö Sözleşmesi Hükümleri Çerçevesinde Altın Frank Uygulamasına İlişkin Tartışmaların Değerlendirilmesi, *Bilge Stratejisi*, Cilt 5, Sayı 8.

Doğu Ergil, Boğazlar Üzerinde Bitmeyen Kavga (1923-1976), *Lozan'ın 50. Yılına Armağan*, İstanbul 1978.

Ferit Hakan Baykal, Günümüzde Deniz Ulaşımındaki Gelişmelerin Işığında Türk Boğazlarının Hukuki Rejiminin Değerlendirilmesi ve Milletlerarası Hukukta Genel Olarak Kabul Görmüş Diğer Boğazlardan Geçiş Rejimleri ile Kıyaslanması, *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayını, İstanbul 2000.

Funda Sezgin-Mikdat Kadioğlu, İstanbul Boğazı'ndaki Deniz Kazalarının İstatistiksel Analizi, *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayını, İstanbul 2000.

İdris Bostan, Osmanlı İmparatorluğu Döneminde İstanbul Boğazı'ndan Geçişin Tâbi Olduğu Kurallar, *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayını, İstanbul 2000.

İdris Bostan, Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu 1700-1787, *Belleten*, 225, Ankara 1995.

İsmail Soysal, Türk Boğazları ve 1936 Montreux Sözleşmesi, *Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi*, İstanbul 1994.

Michael Kuser, Bir Amerikalı Gözüyle Türk Boğazları'nın Korunma Gereksinimi, *Deniz Ticareti*, Eylül 1998.

Moskalenko, O. A., Muradov, G. L., Irkhin, A. A., Demeshko, N. E., & Nagornyyak, K. I., (2023), The Montreux Convention After the Beginning of the Special Military Operation. Status Quo or Denunciation: Discourse of International Actors and Possible Geopolitical Implications for the Black Sea Region, *Vestnik RUDN International Relations* 23 (4).

Murat Gündüz, Deniz Kutluk, **Research Article**, Detection of possible route of mines broken off during the Russia-Ukraine war with an ocean circulation and a particle model.

Mustafa Zengin, **Research Article**, the Economic Effects of the Russia- Ukraine War on Turkish Fisheries in the Western Black Sea Region.

Sevin Toluner, Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri, *Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi*, İstanbul 1994.

Turgut Tarhanlı, Türk Boğazları'nda Denge Rejimi: Hukuki ve Yapısal Bir Değerlendirme, *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayını, İstanbul 2000.

İnceleme/Sunuş/Tez

B. Sıtkı Ustaoglu, *Yönetmelik ve Örgütsel Açısından İstanbul Boğazı Deniz Trafik Seyir ve Çevre Güvenliği*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul 1995.

Fahri S. Korutürk, Sunuş, Seha L. Meray-Osman Olcay, *Montreux Boğazlar Konferansı-Tutanaklar Belgeler*, Ankara 1976.

Tahir Çağa, *Gemilerden Altın Frank Esası Üzerinden Alınan Resimlere Dair*, Deniz Hukuku Derneği, İstanbul 1982.

Yücel, K. (2019). *The Legal Regime of the Turkish Straits: Regulation of the Montreux Convention and its Importance on the International Relations after the Conflict of Ukraine* (Doktora Tezi, Johann Wolfgang Goethe-Üniversitesi Frankfurt am Main).

Uluslararası Andlaşmalar

Birleşmiş Milletler Andlaşması, *Yearbook of the United Nations*, 1946, p. 831; *Düştur*, III. Tertip, C 26, s 1382.

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, United Nation Convention on the Law of the Sea, *A/CONF. 62/122 of 7 October 1982*, in *Third UNCLOS*, Vol. XVII, p 151; 1982 ILM 21, p 1261; Aslan Gündüz, *Milletlerarası Hukuk-Temel Belgeler Örnek Kararlar*, İstanbul 1998, s 370.

Boğazların Tâbi Olacağı Usule Dair Mukavelename, *Düstur, Üçüncü Tertip*, B 2, V, s 53.

Edirne Andlaşması, *Muahadat Mecmuası*, İstanbul 1298, IV, s 70-87; Noradounghian, Gabriel Effendi, *Recueil d'Actes Internationaux de l'Empire Ottoman*, II, Paris 1890, s 166-173.

Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi, 516 UNTS, p 205; Aslan Gündüz, *Milletlerarası Hukuk-Temel Belgeler Örnek Kararlar*, İstanbul 1998, s 347.

Lozan Barış Andlaşması, *Düstur, Üçüncü Tertip*, V, İstanbul 1931, s 13-357; *Treaty of Peace with Turkey, and Other Instruments*, Treaty Series No. 16 (1923), London 1923; *LNTS Vol. 28*, p 11.

Mondros Mütarekesi, *BOA, Muahadenameler Tasnifi*, nr. 111.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi, *Düstur*, III. Tertip, C 17, s 665; 173 LNTS, p 215; 31 AJIL 1937, supp.

Sevr Andlaşması, *BOA, Muahadenameler*, nr. 336.

Uluslararası Yargı Kararı

ICJ Reports, 1949.

Ulusal Düzenleme/Resmi Yazı

Limanlar Kanunu, 14 Nisan 1341, S 618.

Bakanlar Kurulu Kararnamesi, 29 Temmuz 1970, S 8479.

Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, 12 Şubat 2025, S 328628.

Raporlar

JWC Listed Areas, Lockton Marine, 18 Aralık 2023.

İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri
Deniz Ticaret Odası, Denizcilik Sektör Raporu, İstanbul 2023.

Türkiye Sigorta Birliği Sektör Raporu 2022.

Resmî Gazete/Gazete

11 Ocak 1994, S 21815.

6 Kasım 1998, S 23515 Mükerrer.

15 Eylül 2019, S 30859.

Cumhuriyet Gazetesi; 21 Eylül 1944, 10 Ocak 1976.

Haritalar

SHOD Başkanlığı, *2921-A ve 2921-B numaralı seyir haritaları*, İstanbul 1994, ölçek: 1:20.000;

SHOD Başkanlığı, *212-A (İstanbul 1997) ve 212-B (İstanbul 2002) numaralı seyir haritaları*, ölçek: 1:50.000;

SHOD Başkanlığı, *212 Plan A numaralı seyir haritası*, İstanbul 1994, ölçek: 1: 25.000.

İnternet/CD

www.tuik.gov.tr

<https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Adrese-Dayali-Nufus-Kayit-Sistemi-Sonuclari-2024-53783>

Microsoft Encarta World Atlas 1998.

https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/resmi_istatistikler

<https://www.un.org/en/black-sea-grain-initatove/data>

<http://treaties.un.org>

www.un.org

EK-1

	T.C. ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Özel Kalem Müdürlüğü	
Sayı : E-29207800-042-328628		12.02.2025
Konu : Boğaz Geçiş İstatistikleri		
Sayın Ali KURUMAHMUT İstanbul		
İlgi : 12.02.2025 tarih ve 159052 sayılı dilekçe.		
İlgi yazı ile talep etmiş olduğunuz İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı Gemi Geçiş istatistikleri hazırlanarak ekte sunulmaktadır.		
Bilgilerinizi rica ederim.		
		Mustafa BANKAOĞLU Genel Müdür
Ek: İstatistikler		
Bu belge, güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır. Doğrulama Kodu: 7C935749-D042-4FD8-AD86-79513B391CE3 Doğrulama Adresi: https://www.turkiye.gov.tr/kiyi-emniyeti-ebys Beylerbeyi Mahallesi Abdullahpaşa Caddesi No:16/A Üsküdar-İSTANBUL Telefon No : (216) 531 40 00 İnternet adresi : www.kiyiemniyeti.gov.tr KEP Adresi : kiyiemniyeti@hu01.kep.tr Bilgi için:Esen TEPE Şef 		

EK-2.1

İSTANBUL BOĞAZI GEMİ GEÇİŞ İSTATİSTİKLERİ

Yıllar	Toplam Geçiş	Gros Ton (1.000 X Ton)	Kılavuz Kaptan Alan	Kılavuzlu Geçiş Oranı	150 MT Altı Kılavuzlu Geçiş Oranı	150 MT ve Üzeri Kılavuzlu Geçiş Oranı	Uğraksız ve Kılavuz Kaptan Alan Gemi Adedi	Uğraksız ve Kılavuzlu Geçişlerin Uğraksız Geçiş Oranı	Römörkör Refakatı Alan	Boy Gruplarına Göre Geçişler							
										Önceki yıla Göre Değişim	150-200 Oran	200-250 Oran	Önceki yıla Göre Değişim	200-250 Oran	Önceki yıla Göre Değişim	>250 Oran	
2004	54.564	433.852	22.318	40,9%			11.489	33,5%	655	43.790	0,0%	0,0%	0,0%		0,0%	0,0%	
2005	54.794	468.105	24.494	44,7%	34,2%	86,3%	12.074	35,4%	835	44.011	0,5%	0,0%	2.658	0,0%	845	0,0%	
2006	54.880	475.797	26.589	48,4%	38,8%	87,4%	12.155	38,1%	834	46.113	4,8%	-3,8%	2.696	1,4%	957	13,3%	
2007	56.606	484.749	26.685	47,1%	37,6%	89,0%	11.113	34,9%	795	46.113	4,8%	-5,2%	2.518	-6,6%	1.135	18,6%	
2008	54.396	513.643	27.001	49,6%	38,3%	90,2%	12.532	39,5%	734	42.554	-7,7%	16,0%	2.630	4,4%	1.281	12,9%	
2009	51.422	514.656	24.973	48,6%	36,0%	89,3%	12.770	39,5%	753	39.296	-7,7%	8,256	4,1%	2.811	6,9%	1.059	-17,3%
2010	50.871	505.616	26.035	51,2%	40,4%	88,1%	11.323	39,5%	825	39.367	0,2%	7.881	-4,5%	2.401	-14,6%	1.222	15,4%
2011	49.798	523.544	26.011	52,2%	40,4%	88,6%	11.348	40,6%	785	37.579	-4,5%	8.419	6,8%	2.511	4,6%	1.289	5,5%
2012	48.329	550.587	24.812	51,3%	38,3%	86,3%	11.017	40,3%	734	35.186	-6,4%	9.277	10,2%	2.567	2,2%	1.299	0,8%
2013	46.532	551.772	24.023	51,6%	38,2%	85,8%	11.101	41,8%	701	33.424	-5,0%	9.307	0,3%	2.519	-1,9%	1.282	-1,3%
2014	45.529	582.468	24.508	53,8%	38,6%	86,5%	11.865	45,3%	746	31.080	-7,0%	10.154	9,1%	2.929	16,3%	1.366	6,6%
2015	43.544	565.217	23.349	53,6%	37,6%	86,8%	11.374	45,1%	732	29.379	-5,5%	10.235	0,8%	2.647	-9,6%	1.283	-6,1%
2016	42.553	565.282	22.356	52,5%	34,7%	87,9%	11.772	45,2%	642	28.317	-3,6%	10.363	1,3%	2.730	3,1%	1.143	-10,9%
2017	42.978	599.325	24.059	56,0%	37,5%	90,6%	12.378	47,4%	848	28.008	-1,1%	10.965	5,8%	2.682	-1,8%	1.323	15,7%
2018	41.103	613.088	23.565	57,3%	36,2%	91,3%	12.750	49,3%	1.609	25.357	-9,5%	11.640	6,2%	2.726	1,6%	1.380	4,3%
2019	41.112	638.892	26.632	64,8%	42,5%	98,7%	14.523	55,6%	3.048	24.839	-2,0%	11.873	2,0%	3.076	12,8%	1.324	-4,1%
2020	38.404	619.759	24.754	64,5%	41,6%	98,1%	13.453	54,6%	2.957	22.860	-8,0%	10.592	-10,8%	3.651	18,7%	1.301	-1,7%
2021	38.551	631.921	25.357	65,8%	42,6%	99,3%	13.554	55,0%	3.107	22.786	-0,3%	10.459	-1,3%	3.896	6,7%	1.410	8,4%
2022	35.146	541.446	23.380	66,5%	47,0%	99,3%	10.957	53,0%	4.210	22.033	-3,6%	9.034	-13,6%	2.764	-29,1%	1.315	-6,7%
2023	39.000	621.638	25.337	65,0%	43,5%	98,8%	12.110	52,4%	5.480	23.863	8,3%	10.367	14,8%	3.247	17,5%	1.523	15,8%
2024	41.363	639.773	25.327	61,2%	38,1%	98,4%	13.366	52,4%	8.061	25.517	6,9%	11.110	7,2%	3.277	0,9%	1.459	-4,2%

EK-2.2

İSTANBUL BOĞAZI GEMİ GEÇİŞ İSTATİSTİKLERİ

Yıllar	Tanker Sayısı					Yedekli Geçiş	Bekleme Süresi				Tasman Yük Miktarı (X 1.000 MT)		
	Tanker (Ham petrol / Petrol Cürümlü)	Tanker (Sıvı Gaz)	Tanker (Kimyasal Cürüm)	Tanker (Toplam)	Tankertlerin Toplam Geçişe Oranı		Ortalama Bekleme Süresi	Tankertlerin Bekleme Süresi	Tanker LOA <200 MT Bekleme Süresi	Tanker LOA >200 MT Bekleme Süresi	Tehlikeli Yük Miktarı (Tankerlerce Tasman)	Tehlikeli Yük Miktarı (Toplam)	Toplam Yük Miktarı
2004	7.470	634	1.295	9.399	17,2%	110	8,4			26,6	143.898	153.744	306.565
2005	7.577	681	1.769	10.027	18,3%	81	15,6	18,5	18,0	20,2	143.567	152.340	334.051
2006	7.659	814	1.680	10.153	18,5%	111	15,9	20,5	18,4	27,8	143.452	150.846	337.103
2007	7.204	800	2.050	10.054	17,8%	105	14,7	20,7	16,4	35,5	143.939	152.476	343.449
2008	6.564	764	1.975	9.303	17,1%	119	15,7	18,5	17,3	23,0	140.357	149.667	357.263
2009	6.557	866	1.876	9.299	18,1%	122	14,0	17,9	15,4	26,3	144.660	152.456	350.884
2010	6.464	1.099	1.711	9.274	18,2%	115	15,6	20,9	17,3	33,5	146.750	156.883	355.057
2011	6.216	1.227	1.660	9.103	18,3%	93	14,7	16,4	16,1	17,5	138.496	148.746	363.884
2012	5.912	1.336	1.779	9.027	18,7%	98	12,2	14,2	13,4	17,3	131.123	140.125	374.386
2013	5.685	1.760	1.561	9.006	19,4%	87	11,1	12,9	12,1	16,0	134.444	141.551	380.962
2014	5.587	1.540	1.618	8.745	19,2%	90	11,8	14,8	14,1	17,5	133.961	140.359	394.222
2015	5.825	1.232	1.576	8.633	19,8%	71	13,2	17,8	16,5	22,7	136.101	141.526	398.749
2016	6.033	989	1.681	8.703	20,5%	73	12,7	16,2	14,6	22,5	136.100	140.521	396.404
2017	6.212	742	1.878	8.832	20,6%	88	19,8	24,9	24,1	27,9	146.944	151.621	431.859
2018	6.014	623	1.950	8.587	20,9%	116	12,4	18,1	16,0	25,4	147.375	150.504	438.363
2019	5.934	561	2.462	8.957	21,8%	89	14,8	22,9	19,3	34,4	159.509	163.508	469.602
2020	5.252	530	2.653	8.435	22,0%	67	11,4	14,6	13,3	18,9	139.245	142.510	456.560
2021	5.085	462	2.701	8.248	21,4%	75	14,6	19,5	16,6	28,6	147.221	150.809	465.357
2022	5.447	424	2.782	8.653	24,6%	96	16,5	18,2	16,4	25,1	146.906	149.978	383.301
2023	6.174	442	2.671	9.287	23,8%	115	21,6	22,9	20,0	33,2	161.889	164.469	416.296
2024	6.233	526	2.910	9.669	23,4%	87	20,3	23,2	20,4	34,4	167.276	182.277	447.574

EK-3.1

ÇANAKKALE BOĞAZI GEMİ GEÇİŞ İSTATİSTİKLERİ

Yıllar	Toplam Geçiş	Gros Ton (1.000 X Ton)	Kilavuz Kaptan Alan	Kilavuzlu Geçiş Oranı	150 MT Altı Kilavuzlu Geçiş Oranı	150 MT ve Üzeri Kilavuzlu Geçiş Oranı	Uğraksız ve Kilavuz Kaptan Alan Gemi Adedi	Uğraksız ve Kilavuzlu Geçişlerin Ügraksız Geçiş Oranı	Römörkür Refakatu Alan	Boş Gruplarına Göre Geçişler							Önceki yıla Göre Değişim Oranı
										<150	Önceki yıla Göre Değişim Oranı	150-200	200-250	Önceki yıla Göre Değişim Oranı	>250	Önceki yıla Göre Değişim Oranı	
2004	48.421	533.989	14.404	29,7%			6.832	18,8%	188	34.046	0,0%	10.539	3.123	0,0%		0,0%	0,0%
2005	49.077	579.753	15.661	31,9%	20,0%	59,0%	5.983	17,4%	298	33.524	-1,5%	10.546	3.389	8,5%	1.456	6,4%	0,0%
2006	48.915	595.826	16.871	34,5%	21,9%	61,9%	6.237	19,5%	366	34.918	4,2%	10.050	3.166	-6,6%	1.779	22,2%	6,4%
2007	49.913	611.886	16.885	33,8%	20,9%	64,0%	5.802	18,1%	453	32.514	-6,0%	11.241	3.257	2,9%	1.966	10,5%	22,2%
2008	48.978	657.397	18.334	37,4%	23,1%	65,8%	6.911	21,6%	472	32.760	0,8%	11.517	3.653	12,2%	1.523	-22,5%	10,5%
2009	49.453	667.413	18.588	37,6%	24,5%	63,2%	7.051	21,7%	490	30.359	-7,3%	11.229	3.272	-10,4%	1.826	19,9%	-22,5%
2010	46.686	672.793	18.678	40,0%	26,1%	65,9%	6.343	22,0%	515	28.170	-7,2%	11.715	3.374	3,1%	2.120	16,1%	19,9%
2011	45.379	705.413	18.920	41,7%	26,1%	67,3%	6.693	23,9%	571	26.871	-4,6%	11.823	3.550	5,2%	2.369	11,7%	16,1%
2012	44.613	735.729	18.775	42,1%	26,2%	66,2%	6.722	24,5%	638	26.072	-3,0%	11.993	3.400	-4,2%	2.424	2,3%	11,7%
2013	43.889	745.568	18.924	43,1%	27,2%	66,4%	6.829	25,7%	605	25.010	-4,1%	12.670	3.537	4,0%	2.365	-2,4%	2,3%
2014	43.582	761.632	19.107	43,8%	26,4%	67,3%	7.460	28,4%	616	23.901	-4,4%	13.487	3.444	-2,6%	2.398	1,4%	-2,4%
2015	43.230	777.989	18.843	43,6%	26,4%	64,9%	6.985	27,7%	584	24.313	1,7%	14.057	3.698	7,4%	1.967	-18,0%	1,4%
2016	44.035	772.923	19.006	43,2%	25,6%	64,8%	7.284	27,9%	547	23.978	-1,4%	14.440	3.898	5,4%	2.299	16,9%	1,4%
2017	44.615	823.461	19.925	44,7%	25,9%	66,5%	7.448	28,6%	574	22.754	-5,1%	14.633	4.099	5,2%	2.513	9,3%	16,9%
2018	43.999	849.140	19.958	45,4%	25,6%	66,6%	7.413	28,7%	1.008	22.284	-2,1%	14.465	4.484	9,4%	2.526	0,5%	9,3%
2019	43.759	872.314	21.616	49,4%	28,5%	71,1%	8.482	32,4%	1.692	21.461	-3,7%	13.145	4.855	8,3%	2.575	1,9%	0,5%
2020	42.036	858.845	21.175	50,4%	30,2%	71,4%	8.322	33,8%	1.419	22.168	3,3%	13.319	5.196	7,0%	2.659	3,3%	1,9%
2021	43.342	898.474	23.706	54,7%	34,6%	75,7%	9.283	37,6%	1.875	22.026	-0,6%	13.091	4.342	-16,4%	2.881	8,3%	3,3%
2022	42.340	871.621	23.969	56,6%	37,9%	76,9%	6.838	33,2%	2.223	22.814	3,6%	13.927	4.928	13,5%	3.223	11,9%	8,3%
2023	44.892	941.524	24.802	55,2%	35,4%	75,7%	7.291	31,6%	2.405	22.865	0,2%	14.972	4.978	7,5%	3.034	-5,9%	11,9%
2024	45.849	958.390	23.683	51,7%	32,3%	70,9%	7.484	29,3%	2.482								-5,9%

EK-3.2

ÇANAKKALE BOĞAZI GEMİ GEÇİŞ İSTATİSTİKLERİ

Yıllar	Tanker Sayısı					Yedekli Geçiş	Bekleme Süresi				Taşınan Yük Miktarı (X 1.000 MT)		
	Tanker (Ham petrol / Petrol Cvranı)	Tanker (Sıvı Gaz)	Tanker (Kimyasal Cvran)	Tanker (Toplam)	Tankerlerin Toplam Geçiş Oranı		Ortalama Bekleme Süresi	Tankerlerin Bekleme Süresi	Tanker LOA <200 MT Bekleme Süresi	Tanker LOA >200 MT Bekleme Süresi	Tehlikeli Yük Miktarı (Tankerlerce Taşınan)	Tehlikeli Yük Miktarı (Toplam)	Toplam Yük Miktarı
2004	7.061	822	1.133	9.016	18,6%	112	4,3			35,2	155.562	160.330	314.497
2005	6.564	752	1.497	8.813	18,0%	111	4,8	16,3	6,9	41,2	148.951	162.615	372.737
2006	7.204	798	1.565	9.567	19,6%	129	5,1	14,9	6,7	38,8	152.726	163.450	380.667
2007	6.527	754	1.990	9.271	18,6%	138	3,8	14,4	4,9	41,5	149.320	161.980	387.461
2008	5.990	777	1.991	8.758	17,9%	162	2,9	9,9	4,8	24,4	149.052	161.188	410.121
2009	6.293	842	2.432	9.567	19,3%	147	3,4	11,0	4,6	30,5	152.105	163.032	401.715
2010	6.017	902	2.333	9.252	19,8%	138	4,2	13,6	5,2	37,6	156.929	168.510	415.079
2011	5.661	974	2.183	8.818	19,4%	159	4,5	14,7	7,1	37,0	154.606	165.144	432.525
2012	5.656	1.038	2.304	8.998	20,2%	134	4,0	11,9	5,0	33,0	151.040	161.605	453.182
2013	5.822	1.380	2.097	9.299	21,2%	124	4,0	11,1	4,7	32,0	149.088	158.222	455.124
2014	5.875	1.206	2.169	9.250	21,2%	115	4,2	11,1	5,2	30,7	152.286	159.832	472.962
2015	6.009	1.036	2.479	9.524	22,0%	122	5,0	13,8	5,8	41,3	155.531	163.397	484.309
2016	6.041	881	2.559	9.481	21,5%	139	4,8	13,5	5,5	40,5	156.202	162.688	493.183
2017	6.145	734	2.599	9.478	21,2%	149	5,6	16,6	8,3	42,8	166.820	174.115	541.814
2018	6.183	698	2.366	9.247	21,0%	156	6,7	20,0	7,7	58,0	164.343	172.077	557.598
2019	6.178	669	2.996	9.843	22,5%	138	10,1	27,7	11,6	78,5	171.685	176.989	574.402
2020	5.644	671	3.057	9.372	22,3%	126	6,6	14,3	7,9	34,4	157.193	161.798	572.082
2021	5.196	627	3.385	9.208	21,2%	131	10,3	19,8	11,5	44,3	167.992	174.381	604.047
2022	5.874	616	3.414	9.904	23,4%	120	8,1	15,0	8,9	35,2	166.775	172.126	524.478
2023	6.292	625	3.386	10.303	23,0%	114	10,5	21,3	10,9	52,3	180.892	185.863	549.136
2024	6.318	635	3.497	10.450	22,8%	105	9,7	21,7	10,8	57,6	188.424	206.984	591.869

EK-4

İKİLİ ANDLAŞMALARLA DÜZENLEME DEVRESİNDE AKDEDİLEN ANDLAŞMALARIN GEÇİŞ İLİŞKİN HÜKÜMLERİ

1. Küçük Kaynarca Andlaşması²⁰³ (21 Temmuz 1774)

Osmanlı İmparatorluğu ile Rusya arasında akdedilen bu andlaşma ile Rus ticaret gemilerine Karadeniz’de ticaret yapabilme ve Boğazlardan serbest geçiş hakkı tanınmıştır. 1484-1774 tarihlerinde Türk gölü hüviyetinde kalan Karadeniz, Küçük Kaynarca Andlaşması ile Türk-Rus denizine dönüşmüştür.

2. İstanbul Andlaşması²⁰⁴ (2 Ocak 1779)

Osmanlı İmparatorluğu ile Rusya arasında akdedilen ve 20 Şubat 1779 tarihinde Padişah tarafından onaylanan andlaşma ile Osmanlı Devleti’nin müttefiki sıfatıyla ve Osmanlı Devleti’ne yapacağı yardıma karşılık olarak yalnızca Rus savaş gemilerine harp durumunda Boğazlardan serbest geçiş hakkı tanınmıştır.

²⁰³ Andlaşma metni için bkz. BOA, *Düvel-i Ecnebiye Defterleri*, nr. 83, s 139-149; BOA, Babı Asafî, Divan-ı Hümayun, *Düvel-i Ecnabiye*, dosya 9, gömlek nr. 42, 44.

²⁰⁴ Andlaşma metni için bkz. *Muahedat Mecmuası*, IV, s 14-28.

3. Osmanlı-Rus İttifak Andlaşması²⁰⁵ (24 Eylül 1805)

İstanbul Andlaşması ile Rus savaş gemilerine tanınan Boğazlardan serbest geçiş hakkı teyit edilmiş, ayrıca Osmanlı Devleti'ne yabancı devletlerin savaş gemilerinin Karadeniz'e çıkmasına izin vermeme yükümlülüğü getirilmiştir.

4. Kal'a-i Sultaniye (Çanakkale) Andlaşması²⁰⁶ (5 Ocak 1809)

İngiltere ile yapılan bu andlaşma ile Osmanlı İmparatorluğu, Boğazları barış zamanında yabancı devletlerin savaş gemilerine açmamayı taahhüt etmiş; Osmanlı sahillerinin korunması amacıyla İngiliz donanmasının Karadeniz'e çıkmasına müsaade edilmiştir.

5. Edirne Andlaşması²⁰⁷ (14 Eylül 1829)

Rusya ile Osmanlı İmparatorluğu arasında akdedilen bu andlaşma ile Boğazların Osmanlı Devleti ile savaş durumunda olmayan devletlerin ticaret gemilerine, Rus ticaret gemileri ile aynı şartlar altında olmak üzere açıklığı yükümlülüğü kabul edilmiştir. Edirne Andlaşması'nın bir başka önemli özelliği,

²⁰⁵ Andlaşma metni için bkz. *Muahadat Mecmuası*, IV, s 35-48.

²⁰⁶ Andlaşma metni için bkz. Nihat Erim, *Devletlerarası Hukuk ve Siyasi Tarih Metinleri*, I, Ankara 1953, s 233-240.

²⁰⁷ Andlaşma metni için bkz. *Muahadat Mecmuası*, İstanbul 1298, IV, s 70-87.

sınırları tam olarak belli olmayan bir Yunanistan'ın bağımsız devlet olarak tarih sahnesine çıkışını hazırlayan ve Osmanlı Devleti'nin taraf olduğu ilk uluslararası andlaşma olmasıdır.

6. Hünkâr İskeleyi Andlaşması²⁰⁸ (8 Temmuz 1833)

Rusya ile yapılan bu andlaşmayla Osmanlı Devleti, Çanakkale Boğazı'nı Rusya lehine bütün devletlerin savaş gemilerine kapatmayı taahhüt etmiştir.

²⁰⁸ Andlaşma metni için bkz. *Muahedat Mecmuası*, IV, s 90-92.

EK-5

ÇOK TARAFLI ANDLAŞMALARLA DÜZENLEME DEVRESİNDE AKDEDİLEN ANDLAŞMALARIN GEÇİŞE İLİŞKİN HÜKÜMLERİ

1. Akdeniz ve Karadeniz Boğazları Hakkında Londra Sözleşmesi²⁰⁹ (13 Temmuz 1841)

Osmanlı Devleti, İngiltere, Fransa, Rusya, Avusturya-Macaristan ve Prusya arasında imzalanan bu Sözleşme ile Osmanlı Devleti barış zamanında yabancı devlet savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesine izin vermeme yükümlülüğünü yüklenmiş, diğer âkit devletler ise bu ilkeye uymayı taahhüt etmişlerdir. Sözleşme, Boğazların barış zamanında bütün devletlerin ticaret gemilerine açıklığı ve savaş gemilerine kapalılığı ilkesini kabul etmiştir.

2. Paris Andlaşması ve Paris Boğazlar Sözleşmesi²¹⁰ (30 Mart 1856)

Osmanlı Devleti, İngiltere, Fransa, Rusya, Avusturya-Macaristan, Prusya ve Sardunya arasında imzalanan düzenleme ile Boğazların savaş gemilerine kapalılığı ilkesi teyit edilmiş, Karadeniz'in tarafsızlığı prensibi getirilmiştir. Böylece Karadeniz bütün devletlerin ticaret gemilerine açık, savaş gemilerine kapalı

²⁰⁹ Sözleşme metni için bkz. BOA, *Muahede*, nr. 131.

²¹⁰ Andlaşma metni için bkz. *Muahedat Mecmuası*, IV, s 116.

tutulacaktı. Ayrıca Osmanlı Devleti ve Rusya, Karadeniz’de tersane bulundurmamacaklardı.

3. Karadeniz Hakkında Londra Andlaşması²¹¹ (13 Mart 1871)

Osmanlı Devleti, İngiltere, Fransa, Rusya, Avusturya-Macaristan, Almanya ve İtalya arasında imzalanan bu andlaşma ile Boğazların barış zamanında bütün devletlerin ticaret gemilerine açıklığı, savaş gemilerine kapalılığı ilkesi teyit edilmiştir. Ayrıca, lüzum görüldüğü takdirde barış zamanında Boğazları dost devletlerin savaş gemilerine açma yetkisi Osmanlı Devleti’ne verilmiş, Rusya’ya da Karadeniz’de donanma bulundurma hakkı verilmiştir.

4. 13 Temmuz 1878 tarihli Berlin Andlaşması²¹²

1856 Paris ve 1871 Londra andlaşmalarına atıfta bulunmuş, 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi’ndeki ilkeyi, *Boğazların barış zamanında bütün devletlerin ticaret gemilerine açıklığı ve savaş gemilerine kapalılığı ilkesini*, tekrarlayarak *status quo*’yu korumuştur.

²¹¹ Andlaşma metni için bkz. *Muahedat Mecmuası*, IV, s 164-168.

²¹² Andlaşma metni için bkz. *Muahedat Mecmuası*, V, s 110-141.

NOTLAR

ALİ KURUMAHMUT

1959 Of/Trabzon doğumludur. 1982 yılında Deniz Harp Okulundan, 1988 yılında İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesinden mezun olmuştur. Deniz Harp Akademisini 1995 yılında, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Kamu Hukuku Anabilim Dalında ikinci yüksek lisans eğitimini ise 1998 yılında tamamlayan Kurumahmut, "Uluslararası Boğazlarda Geçiş ve Türk Boğazları'nın Hukuki Statüsü" konulu tez çalışmasını merhum Prof. Dr. Aslan Gündüz'ün tez danışmanlığında yapmıştır. Silahlı Kuvvetler Akademisi eğitimini Şubat 2000'de tamamlamış ve Deniz Kurmay Yarbay rütbesinde iken kendi isteğiyle emekliye ayrılmıştır. Deniz hukuku ve harp hukuku alanlarında yurt içi ve yurt dışında çeşitli eğitim, kurs ve seminerlere iştirak etmiştir. Deniz Ulaştırması Genel Müdürü olarak görev yapmış olan Ali Kurumahmut, kamu kurum ve kuruluşları ile özel sektörde yöneticilik ve danışmanlık görevlerinde de bulunmuştur.

2001-2011 yılları arasında Kuvvet Harp Akademileri, Silahlı Kuvvetler Akademisi, Milli Güvenlik Akademisi ve Deniz Harp Okulunda "Deniz Hukuku, Deniz Harp Hukuku, Türk Boğazları'nın Hukuki ve Siyasi Statüsü Montrö Boğazlar Sözleşmesi, Türk-Yunan İlişkileri, Sevr ve Lozan, Ege ve Kıbrıs Tarihi" konularında dış konferansçı olarak düzenli dersler veren Kurumahmut'un verdiği dersler kapsamında kitapları ile "Türk Denizciliği, Ege Sorunları, Türk Boğazları ve Deniz Hukuku" konularında yayınlanmış Türkçe ve İngilizce makaleleri ve tebliğleri bulunmaktadır.

İstanbul Barosuna kayıtlı Avukat iken Şubat 2013'te Cumhurbaşkanı tarafından Danıştay Üyeliğine seçilen Kurumahmut, Haziran 2018'de Danıştay Üyeliğinden emekli olmuştur. Kamu kurum ve kuruluşlarında ders ve konferanslarına devam etmekte olan Ali Kurumahmut evli olup Ahmet Serdar ve Ahmed Emir isimli iki çocuk babasıdır.