T.C.
İstanbul Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
Kamu Hukuku Anabilim Dalı

YÜKSEK LİSANS TEZİ

MONTREUX(MONTRÖ) SÖZLEŞMESİ UYARINCA TÜRK BOĞAZLARI'NDAN SAVAŞ GEMİLERİNİN GEÇİŞ REJİMİ

HAZIRLAYAN: Tolgahan ALPYAVUZ

2501050211

TEZ DANIŞMANI

Prof.Dr. A.Nur TÜTÜNCÜ

İSTANBUL 2009

T.C.
İstanbul Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
Kamu Hukuku Anabilim Dalı

YÜKSEK LİSANS TEZİ

MONTREUX(MONTRÖ) SÖZLEŞMESİ UYARINCA TÜRK BOĞAZLARI'NDAN SAVAŞ GEMİLERİNİN GEÇİŞ REJİMİ

HAZIRLAYAN: Tolgahan ALPYAVUZ

2501050211

TEZ DANIŞMANI

Prof.Dr. A.Nur TÜTÜNCÜ

İSTANBUL 2009

ONAY SAYFASI

Kamu Hukuku Anabilim- Bilim Dalında **2501050211** Numaralı Tolgahan ALPYAVUZ'Un hazırladığı "**Montreux(Montrö) Sözleşmesi Uyarınca Türk Boğazları'ndan Savaş Gemilerinin Geçiş Rejimi**" konulu **YÜKSEK LİSANS / ~~DOKTORA~~ TEZİ** ile ilgili **TEZ SAVUNMA SINAVI,** Lisansüstü Öğretim Yönetmeliği'nin 15.Maddesi uyarınca**, 2 Temmuz 2009** günü saat **1430 'da** yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin **.....KABUL..**'üne **OYBİRLİĞİ /** ~~**OYÇOKLUĞU**~~ **ile** karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	**KANAATİ**	***İMZA***
Prof.Dr.Necmettin AKTEN	KABUL	
Prof.Dr.Turgut TARHANLI	KABUL	
Prof.Dr.A.Nur TÜTÜNCÜ	KABUL	
Doç.Dr.Sezer ILGIN	KABUL	
Yard.Doç.Dr.Zeynep FORSMAN	KABUL	

ÖZ

"*Montreux(Montrö) Sözleşmesi Uyarınca Türk Boğazları'ndan Savaş Gemilerinin Geçiş Rejimi*" başlıklı tez toplam 5 bölüm ve 11 Ek'ten müteşekkildir.

Birinci Bölümde, Türk Boğazları öncelikle coğrafi ve hukuki açıdan kısaca ele alınmış ve müteakiben Türkiye ve Karadeniz'e kıyıdaş ülkeler açısından stratejik önemine değinilmiştir.

İkinci Bölümde, savaş gemilerinin geçiş rejimi temelinde Montrö Sözleşmesi'ne kadar olan tarihsel süreç özetlenmiştir.

Üçüncü Bölümde, savaş gemilerinin geçiş rejimi ayrıntılarıyla ele alınarak teorik çerçeve çizilmiştir.

Dördüncü Bölümde, uygulamaya ilişkin olarak günümüze kadar karşılaşılmış sorunlara değinilmiş, ortaya çıkan sorulara cevaplar aranmıştır.

Ve son olarak Beşinci Bölümde, hukuki statüde olabilecek değişiklikler ele alınmış ve Birleşmiş Milletler(BM) Deniz Hukuku Sözleşmeleriyle teamül kuralları çerçevesinde konuya ilişkin öngörülerde bulunmaya çalışılmıştır.

ABSTRACT

The thesis entitled "*Warships' Passage Regime through Turkish Straits in Accordance with Montreux (Montrö) Convention*" is composed of 5 chapters and 11 appendices.

In the first chapter, Turkish Straits have been analyzed briefly from geographic and judicial perspective and subsequently the strategical importance from the view of Turkey and other Black Sea Coastal States was examined.

In the second chapter, historical process until Montreux Convention has been summarized on the basis of warships' passage regime

In the third chapter, theoretical frame was drawn by scrutinizing the passage regime of warships in detail.

In the fourth chapter, the cases concerning the practice of the regime experienced till present day were examined and answers to questions enquired.

And finally in the fifth chapter, possible changes at judicial status have been considered and foresights on the issue attempted within the frame of United Nations Conventions on the Law of the Sea and custom law.

ÖNSÖZ

Türk Boğazları terimi coğrafi olarak, İstanbul(Karadeniz) ve Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizi'nden gemilerin geçiş alanı ile bu alanı çevreleyen kıyı şeridini ifade etmektedir. Karadeniz ve Akdeniz'i, başka bir ifadeyle iki açık denizi birbirine bağlaması itibariyle "*milletlerarası su yolu*" niteliğindedir.

Bu boğazlar tarih boyunca, başta denizcilik alanındaki büyük devletler olmak üzere, birçok devleti ve ulusu yakından ilgilendiren yaşamsal bir uluslararası konu niteliği göstermiştir. Statüsü, sürekli olarak anlaşmalarla belirlenmiş ve bu konuda maddeler içeren 14 milletlerarası antlaşma imzalanmıştır

Bu antlaşma ve sözleşmelerin sonuncusu olan 1936 Montreux[1] Boğazlar Sözleşmesi'nin, İkinci Dünya Savaşı dahil olmak üzere geçirdiği ve geçirmekte olduğu evreler gözönüne alındığında, hâlâ yürürlükte olması ne kadar hassas bir denge kurduğunun göstergesidir.

Benzer Boğazlar'daki uygulamalar dikkate alındığında, Türkiye de dahil olmak üzere, taraf devletlerin çıkarlarının dengede tutulduğu bir sözleşme niteliği taşıyan Montrö için, günümüz gelişmeleri yeni bir dönem başlatmıştır. Bu yeni dönemde boğazlardan geçişte serbestliğin esas alındığı Deniz Hukuku Konferansları düzenlenmiş, Karadeniz ve çevresi, 1991'de Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği(SSCB)'nin dağılması ve iki kutuplu dünya düzeninin yerini tek kutuplu dünya düzene bırakmasından sonra jeostratejik ve jeopolitik açıdan önemli değişimler geçirmiş, denizleri birbirine irtibatlayan suni kanallarla dahili su yolları[2] açılmış ve dünya genelinde ekonomik gelişme ihtiyacı ön plana çıkmıştır.

Bunların yanında soğuk savaş döneminde Batı'nın Karadeniz'deki tek müttefiki, NATO üyesi olan Türkiye iken; 1990'dan sonra Batı'nın Karadeniz'deki etkisi artmıştır. Bulgaristan ve Romanya 2004'de NATO'ya ve 2007'de Avrupa

---

[1] İsviçre'nin bir kenti olan Montrö'nün yazılışı şöyledir: "*Montreux*". Çalışmanın bundan sonraki bölümünde "*Montreux*" yerine Türkçe okunuşu tercih edilerek "Montrö" kelimesi kullanılacaktır.

[2] Karadeniz-Kuzey Denizi bağlantısı sağlayan ve Avrupa'nın en büyük su yolu niteliğini taşıyan "*Ren-Main-Tuna*" kanalı 1992 yılı sonunda tamamlanarak hizmete girmiştir. Toplam uzunluğu 3671 km. olan bu su yolu, Hollanda'nın Rotterdam kentinden başlayarak Ren Nehri'nin Almanya'daki kolu olan Main Nehrini de kapsayıp, Main Nehri ile Tuna Nehri arasında uzanarak Tuna'nın Karadeniz'e döküldüğü deltada son bulmaktadır.

Birliği'ne katılmıştır. Ukrayna ve Gürcistan'da Batı yanlısı yönetimler işbaşına geçmiştir.

Mart 2003'de ABD ile müttefiklerinin Irak'ı işgalinden dolayı Karadeniz ABD için ayrı bir stratejik öneme sahip olmuştur. ABD, bölgedeki terör tehdidini gerekçe göstererek Akdeniz'de faal olan ve Türkiye'nin de içinde olduğu NATO bünyesindeki "*Operation Active Endeavour*"u Karadeniz'e genişletmek istemiştir. Fakat bu isteğe hem Türkiye, hem de Rusya Federasyonu sıcak bakmamıştır. Bunun üzerine, ABD kökenli bazı düşünce kuruluşları Montrö Sözleşmesi'nin savaş gemileri ile ilgili maddelerini tekrar gündeme getirmek istemiştir[3]. Öte yandan Rusya'nın Ağustos 2008'de Gürcistan'la yapmış olduğu savaş ABD'nin ve NATO kapsamında Avrupa'nın Karadeniz'e olan ilgisini daha da arttırmıştır.

Söz konusu gelişmeler, Türk Boğazları ve dolayısıyla Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin önemini bir kat daha arttırmakla birlikte, mevcut dengeleri bir miktar hassaslaştırmıştır. Bu kapsamda tezimizin konusu, Türk Boğazları'ndan Savaş Gemileri'nin geçiş rejimi olarak belirlenmiştir.

Konumun belirlenmesinde ve tezin hazırlanmasında çalışmama destek olan başta değerli hocam Prof.Dr.Ayşe Nur Tütüncü olmak üzere İstanbul Üniversitesi'nin diğer çok değerli öğretim elemanları ve araştırma görevlileri ile Deniz Harp Okulu Tüma.Orhan Aydın Kütüphanesi, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi ve Merkez Kütüphanesi, Dokuz Eylül Üniversitesi Kütüphanesi ve TC Dışişleri Bakanlığı BİMER yetkililerine teşekkürü bir borç bilirim.

[3] Ronald D. Asmus ve Bruce Jackson, "*The Black Sea and the Frontiers of Freedom*", **Policy Review Online**, Haziran 2004, (Çevrimiçi) http://www.policyreview.org/jun04/asmus.html. (10 Ocak 2009).

İÇİNDEKİLER

ÖZ……...iii

ABSTRACT……iv

ÖNSÖZ……....v

İÇİNDEKİLER…….vii

EK LİSTESİ…….....xiv

TABLO LİSTESİ…….xvi

ŞEKİL LİSTESİ…….xvii

KISALTMALAR...……xviii

GİRİŞ……...1

BİRİNCİ BÖLÜM

TÜRK BOĞAZLARI

1.1. Coğrafi Açıdan Türk Boğazları.....5

1.2. Hukuki Açıdan Türk Boğazları.....5

1.2.1. Marmara Denizi ve Karadeniz.....6

1.2.2. İstanbul ve Çanakkale Boğazı.....8

1.3. Türk Boğazları'nın Stratejik Önemi 10

1.3.1. Türkiye Açısından.....10

1.3.2. Karadeniz'e Kıyıdaş Ülkeler Açısından.....10

İKİNCİ BÖLÜM

TARİHİ SÜREÇ

2.1. Osmanlı Devleti Dönemi…….12

2.1.1. Tek Taraflı Düzenleme(1484-1798) ……13

2.1.2. İkili Sözleşmelerle Düzenleme(1798-1840)…….13

2.1.2.1. İstanbul Antlaşması(23 Aralık 1798)…….13

2.1.2.2. Çanakkale Antlaşması(05 Ocak 1809) ……..14

2.1.3. Çok Taraflı Sözleşmelerle Düzenlenme(1840-)……14

2.1.3.1. Londra Boğazlar Sözleşmesi(13 Temmuz 1841)……...15

2.1.3.2. Paris Boğazlar Antlaşması(30 Mart 1856) ……15

2.1.3.3. Londra Antlaşması(13 Mart 1871) ……16

2.2. Lausanne(Lozan) Antlaşması Dönemi…….16

2.2.1. Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde Savaş Gemileri İle İlgili Hükümler..17

2.2.2. Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin Türkiye Açısından Değerlendirilmesi……...20

2.3. Montreux(Montrö) Sözleşmesi..……..20

2.3.1.Montrö Boğazlar Konferansı..……...20

2.3.1.1. Yeni Uluslararası Konjonktür(Geçerli Durum)……21

2.3.1.2. Türkiye'nin 1936 Yılına Dek Yaptığı Diplomatik Girişimler….……22

2.3.1.3. Türkiye'nin 10 Nisan 1936 Tarihli Notası……..23

2.3.1.4. Türk Notasının Olumlu Karşılanma Nedenleri……..25

2.3.1.5. Konferans'a Katılan Tarafların Görüşleri……..26

2.4. Montrö ve Lozan Antlaşmalarının Mukayesesi……...28

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

SAVAŞ GEMİLERİNİN GEÇİŞ REJİMİ

3.1. Değerlendirme...…….....33

3.2. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde Geçen Savaş Gemi Sınıfları……..35

3.2.1. Hattıharp Gemileri..…….....35

3.2.2. Uçak Gemileri (Tayyare Ana Gemileri)……...37

3.2.3. Hafif Suüstü Gemileri..…….38

3.2.4. Denizaltılar…….……...38

3.2.5. Küçük Savaş Gemileri..……39

3.2.6. Yardımcı Gemiler..……...39

3.2.7. Yaşını Doldurmuş Gemiler……...40

3.3. Montrö Boğazlar Sözleşmesi Uyarınca Savaş Gemilerinin Geçiş Rejimi……...43

3.3.1. Barış Zamanında..…….44

3.3.1.1. Usul'e İlişkin Kurallar..…….44

3.3.1.2. Esas'a İlişkin Şartlar..……46

3.3.1.2.1. Sınıf Sınırlaması……..47

3.3.1.2.1.1. Yardımcı Sınıf Gemiler İçin İstisnai Kural……48

3.3.1.2.1.2.Hafif Su Üstü Gemileri, Küçük Savaş Gemileri ve Yardımcı Gemiler……48

3.3.1.2.1.3. Hattıharp Gemileri……49

3.3.1.2.1.4.Denizaltılar……50

3.3.1.2.2. Geçişte Tonaj Sınırlaması……51

3.3.1.2.3.Geçişte Harekât Sınırlaması……52

3.3.1.2.4.Geçişte Süre Sınırlaması……...52

3.3.1.2.5. Karadeniz'de Kalışta Sınırlamalar……..53

3.3.1.2.6. Sağlık Yönünden Kısıtlama……55

3.3.2. Savaş Zamanında……..55

3.3.2.1. Türkiye'nin Savaşan Olmadığı Durum……...55

3.3.2.2. Türkiye'nin Savaşan Olduğu Durum……..56

3.3.3. Türkiye Kendisini Pek Yakın Bir Savaş Tehdidi Altında Görmesi Hali……..……...…...57

3.3.4. Genel Hükümler……58

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

KARŞILAŞILAN SORUNLAR

4.1. İkinci Dünya Savaşı..……...59

4.1.1. Savaş Öncesi Sovyet Talepleri……..60

4.1.2. Savaş Döneminde Karşılaşılan Sorunlar……...61

4.1.2.1. Yalta ve Postdam'da Boğazlar Sorunu……..62

4.1.2.1.1. Yalta Konferansı…….62

4.1.2.1.2. Potsdam Konferansı……63

4.1.3. Savaş Sonrası Notalar..…….64

4.1.3.1. Amerika Birleşik Devletleri ve İngiltere'nin Notaları……...64

4.1.3.2. Birinci Sovyet Notası(7 Ağustos 1946)…….65

4.1.3.3. İkinci Sovyet Notası(24 Eylül 1946)……..67

4.2. Savaş Gemilerinin Geçişine İlişkin Olarak Karşılaşılan Sorunlar……...68

4.2.1. Sözleşmede Geçen "*Barış Zamanında*" ve "*Savaş Zamanında*" Kavramları Açısından Karşılaşılan Sorunlar……..69

4.3. Askerî ve Teknolojik Gelişmelerin Neden Olduğu Sorunlar……..…….70

4.4. Kimi Savaş Gemilerinin Sınıflarına Bağlı Olarak Karşılaşılan Sorunlar……70

4.5. Sözleşme'nin İhlal Edilmesi..……..73

4.6. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne Halefiyet Sorunu…….74

4.6.1. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Yeni Âkit Tarafları...…….....77

4.6.1.1. Kıbrıs Cumhuriyeti(GKRY)'nin Büyük Britanya İmparatorluğu'ndan Ayrılması ile SSCB ve Yugoslavya'nın Dağılması Sonrasında Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne Halefiyet…….....79

4.7. Montrö Boğazlar Sözleşmesi Kapsamında Milletler Cemiyeti-Birleşmiş Milletler İlişkisi…….....83

BEŞİNCİ BÖLÜM

TÜRK BOĞAZLARI'NIN HUKUKİ STATÜSÜNDE OLABİLECEK DEĞİŞİKLİKLER

5.1. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Bugüne Kadarki Uygulamaları Dikkate Alındığında Türkiye'nin Lehine ve Aleyhine Olan Hususlar……86

5.1.1. Türkiye'nin Aleyhine Olan Hususlar……...……..86

5.1.2. Türkiye'nin Lehine Olan Hususlar……88

5.2. Sözleşme'nin Feshedilmesi..……90

5.2.1.Yeni Bir Sözleşme Yapılması……..……..93

5.2.2. Yeni Bir Sözleşme Yapılamaması……94

5.2.2.1. Lozan Barış Antlaşması Md.23'e Göre Geçiş Rejimi……..94

5.2.2.2. Örf ve Adet(Teamül) Kurallarına Göre Geçiş Rejimi……..98

5.2.2.2.1. Zararsız Geçiş Rejimi……..98

5.2.2.2.1.1. Milletlerarası Adalet Divanı'nın 1949 Korfu Boğazı Kararı……...…….99

5.2.2.2.1.2. 1982 BMDHS'e Göre Zararsız Geçiş Rejiminin Uygulanacağı Boğazlar……..102

5.2.2.2.2. Transit Geçiş Rejimi……..105

5.3. Sözleşme'nin Bir veya Daha Fazla Maddesinin Değiştirilmesi……107

SONUÇ…….110

KAYNAKÇA……...115

EKLER…….....125

EK LİSTESİ

EK 1. :Montreux(Montrö) Boğazlar Sözleşmesi'nin Tasdikine Dair Kanun ve Sözleşme'nin Yeni Türkçe Tam Metni……125

EK 2. :Dünya'nın Önemli Boğazları ve Kanalları……..154

EK 3. :Montrö Boğazlar Sözleşmesi Uyarınca Bildirimde Bulunulan Devletler 1(SSCB İçin)'e ilişkin TC Dışişleri Bakanlığı'nın Cevabi Yazısı……..……..156

EK 4. :Montrö Boğazlar Sözleşmesi Uyarınca Bildirimde Bulunulan Devletler 2(Yugoslavya İçin)'e ilişkin TC Dışişleri Bakanlığı'nın Cevabi Yazısı……..……..157

EK 5. :Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Feshi ve Değiştirilmesi'nin Talep Edilip Edilmediğine Dair TC Dışişleri Bakanlığı'nın Cevabi Yazısı……...158

EK 6. :Montrö Boğazlar Sözleşmesi Uyarınca Denizaltıların Türk Boğazları'ndan Geçişine İlişkin TC Dışişleri Bakanlığı'nın Cevabi Yazısı ……159

EK 7. :Montrö Boğazlar Sözleşmesi Uyarınca TC Hükümetine Bildirilmesi Gereken Karadeniz'e Kıyıdaş Devletlerin Bu Denizdeki Donanmalarının Toplam Tonajına İlişkin TC Dışişleri Bakanlığı'nın Cevabi Yazısı……161

EK 8. :Montrö Boğazlar Sözleşmesi Uyarınca Savaş Gemilerinin Türk Boğazları'ndan Geçişinde Toplanan İstatistiki Bilgilere İlişkin TC Dışişleri Bakanlığı'nın Cevabi Yazısı……162

EK 9. :1982 BMDHS'inin Transit Geçiş Rejimi Ve Zararsız Geçiş Rejimine İlişkin Maddeleri……..165

EK 10. :Münfesih Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin(24 Temmuz 1923) Boğazlar Komisyonu'na İlişkin Maddeleri……..178

TABLO LİSTESİ

Tablo 1……..126

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1…….92

KISALTMALAR

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
a.g.e.,	Adı Geçen Eser
a.g.m.	Adı Geçen Makale
A.y	Aynı Yer
Bkz.	Bakınız
BDT	Bağımsız Devletler Topluluğu
BM	Birleşmiş Milletler
BMDHS	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi(1982)
BMGnK	Birleşmiş Milletler Genel Kurulu
BMGvK	Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi
BMŞ	Birleşmiş Milletler Şartı
DİVAN	Milletlerarası Adalet Divanı
HVU	High Value Unit
KBBS	Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi
LBS	Lausanne(Lozan) Boğazlar Sözleşmesi
MAD	Milletlerarası Adalet Divanı
MBS	Montreux(Montrö) Boğazlar Sözleşmesi
MC	Milletler Cemiyeti
Md.	Madde
NATO	North Atlantic Treaty Organization
s.	Sayfa
SSCB	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği

t.y.	Tarih Yok
VAHS	Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi
vd.	Ve Diğerleri
VDAAOS	Viyana Devletlerin Antlaşmalara Ardıl Olma Sözleşmesi
y.y.	Yayın Yeri Yok

GİRİŞ

Karadeniz'e kıyıdaş veya değil, Türkiye dışındaki tüm devletlerin(yabancı) savaş gemilerinin Türk Boğazları'ndan geçiş ve Karadeniz'de kalış rejimi imzalandığı tarihten beri hiçbir değişikliğe uğramadan yürürlükte olan 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile düzenlenmektedir[1]. Tersten ele alacak olursak Montrö ağırlıklı olarak savaş gemilerinin Türk Boğazları'ndan geçiş rejimini düzenleyen bir sözleşmedir. Yapılış amacı; "*geçiş ve seyir serbestîsi ilkesini Türkiye'nin ve Karadeniz'e kıyıdaş diğer devletlerin güvenlikleri çerçevesinde düzenlemek*" olarak ifade edilmiştir. Peki Sözleşme üzerinde anlaşmaya varılmasına giden süreç nasıl gelişmiştir? Sözleşme'nin teorik olarak getirdiği düzen nasıldır? Uygulamada sorunlar yaşanmış mıdır? Sözleşme'nin yokluğu neler getirebilir?

Türkiye, uluslararası hukukta *rebus sic stantibus*[2], yani "*koşullarda köklü değişiklikler*" kuralını öne sürerek[3], yaklaşan İkinci Dünya Savaşı'na karşı kendini müdafaa etme hakkı olduğunu söyleyerek Lozan Boğazlar Sözleşmesi(LBS)'nin taraf devletlerini, yeni bir konferans yapmaya ikna etmiş ve onları Montrö'de bir araya getirmeyi başarmıştır. Türkiye için Montrö Konferansı'nın temel hedefi ise, başta LBS'nin Türk Boğazları için getirdiği askersizleştirme gibi Türkiye'nin güvenliğine yönelik zafiyetleri ve Boğazlar Komisyonu gibi egemenliğini kısıtlayan hükümleri bertaraf etmektir.

---

[1] Bkz. Ek 5.

[2] **Rebus Sic Stantibus İlkesi**(Koşullarda Köklü Değişiklikler): Bu ilke, antlaşmalar hukukunda, bir antlaşmanın uygulanmasının durdurulması ya da sona erdirilmesi için ileri sürülebilecek bir gerekçedir. Buna göre, eğer bir antlaşma yapılırken geçerli olan ve tarafların bu antlaşma ile bağlanmalarının ana gerekçesini teşkil eden koşullarda, tarafların önceden kestiremeyecekleri köklü bir değişiklik meydana gelmişse, o zaman bu antlaşmanın sona erdirilmesi ya da uygulamasının durdurulması için bir "*neden*" oluşmuş demektir. Taraflardan birinin, bu ilkeden yararlanabilmesi için, koşullarda meydana gelen değişiklik sonucunda tarafların bu antlaşmadan doğan yükümlülüklerinde radikal bir farklılık yaşanmış olması gerekir. Bu ilkeye iki tane kural dışılık getirilmiştir: 1-Söz konusu antlaşma bir sınır saptıyorsa, bu antlaşmanın sona erdirilmesi ya da uygulanmasının durdurulabilmesi için bu ilkeden yararlanılamaz;2-Eğer taraflardan biri, kendi yükümlülüklerini yerine getirmeyerek koşulların değişmesine neden olmuşsa, bu ilkeden yararlanamaz (Bkz. 1969 Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi(VAHS), md.62). Öğretide egemen olan görüşe göre, koşullardaki köklü değişiklikten zarar gören taraf, rebus sic stantibus ilkesini ileri sürerek tek taraflı olarak antlaşmayı son verme ya da uygulanmasını durdurma hakkını doğrudan kullanamaz. Bu nedenle, zarar gören taraf, ya öteki taraf ile yeni bir antlaşma yapmak ya da uyuşmazlığı barışçı yollardan çözmeye çalışmak zorundadır. H. Pazarcı, **Uluslararası Hukuk Dersleri,** Ankara, Turhan Kitapevi, 1993, s.206.

[3] LBS, kendi içinde feshi veya değişikliğine ilişkin maddeler barındırmamaktadır.

Bu Konferans sonunda imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin temel amacı Türk Boğazları'ndan geçiş yapmak isteyen yabancı bayraklı savaş gemilerinin hukuki statüsünü düzenlemek olmuştur. Konferans tutanaklarında görüldüğü gibi, bu denize kıyıdaş olmayan yabancı bayraklı savaş gemilerinin Karadeniz'e girişini mümkün olduğu kadar kısıtlamak isteyen Sovyetler Birliği'nin tutumu ise, LBS'den beri değişmemiştir.

Sovyetler Birliği'ne göre Karadeniz, kıyıdaş olmayan ülkelerin savaş gemilerine tamamen kapalı olmalıdır. Konferans'ın en tartışmalı bölümlerinden biri, Karadeniz'e kıyıdaş olmayan savaş gemilerinin Karadeniz'de seyir statüsü ile ilgili olan bölüm olmuştur. Sovyetler Birliği'ne göre, davet edilmeyen bir yabancı savaş gemisinin, başka bir denize açılımı olmayan Karadeniz'de ne işi olabilir? Sovyetler Birliği'nin ısrarları üzerine savaş gemilerinin tam serbest geçiş haklarının olduğunu söyleyen Birleşik Krallık, Montrö Konferansı'nda bu tezinden vazgeçmiştir. Bugün İngiltere'nin tezini savunan ABD, bu açık deniz haklarını fiilen de korumak ve vurgulamak için her yıl Karadeniz'e seyir özgürlüğü *(freedom of navigation)* programı çerçevesinde, savaş gemilerini yollamaktadır[4].

Montrö Sözleşmesi'nin savaş gemileriyle ilgili hükümleri 8-22. maddelerinde yer almaktadır. Montrö Sözleşmesi, hem ticaret gemilerinin hem de savaş gemilerinin geçişini, barış zamanı, savaş zamanı ve -Möntrö Sözleşmesi'ne münhasır olarak- *Türkiye'nin kendisini yakın bir savaş tehlikesi tehdidi altında hissetmesi hali* şeklinde üçe ayırarak düzenlemektedir[5]. Milletlerarası örf ve adet hukukunun savaş gemilerine tanıdığı *zararsız geçiş* hakkından çok farklı olarak, 1936 Montrö Sözleşmesi yabancı bayraklı gemilerin hem Türk Boğazları'ndan geçişlerine hem de Karadeniz'de bulunmalarına, idari ve diplomatik yöntem, hacim-tonaj, adet ve kalma süresi bakımından önemli kısıtlamalar getirmiştir. Montrö Sözleşmesi'nin yabancı bayraklı savaş gemilerine getirdiği başlıca kısıtlamalar şu şekilde sıralanabilir:

---

[4] J.W. Rolph, "*Freedom of Navigation and the Black Sea Bumping Incident: How 'Innocent' Must Innocent Passage Be?*", **Military Law Review**, Sayı 136, Kış 1992.

[5] Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin ticaret gemileri, savaş gemileri ve uçaklar için tesis ettiği rejiminin genel özeti için bkz. Tablo 1.

a. Geçiş öncesinde Türkiye'ye bildirimde bulunma zorunluluğu[6],

b. Toplam tonaj sınırlanması[7],

c. Savaş gemilerinin türü[8],

ç. Denizaltıların gündüz ve su üstünden geçme zorunluluğu[9],

d. Karadeniz'e kıyıdaş olmayan savaş gemilerinin Karadeniz'de kalma süresine ve toplam tonajına getirilen ayrıntılı sınırlamalar[10].

Tabii ki, savaş durumunda Türkiye savaşan taraf ise dilediği gibi hareket edebilir ve Boğazları tüm yabancı savaş gemilerine kapatabilir. Bu hak, Türkiye kendisini *"pek yakın bir savaş tehlikesi*" tehdidi karşısında sayarsa, yine tanınmaktadır; ancak, Türkiye'nin 1946 yılına kadar varlığını sürdüren Milletler Cemiyeti(MC) Genel Sekreteri'ne bu konuyla ilgili bir bildiri göndermesi gerekmektedir. Mezkûr teşkilatın ortadan kalkması, bu zorunluluğu da ortadan kaldırmıştır. Fakat aynı maddede geçen, "*alınmış tedbirlerin diğer âkit devletlerin denetimine tâbi tutulması*" hükmü hâlâ yürürlüktedir.

Görüldüğü gibi, Montrö Sözleşmesi, hem Türk Boğazları'ndan geçiş yapmak isteyen yabancı bayraklı savaş gemilerinin geçiş düzenlerini, hem de Karadeniz'e giriş yapmak ve orada kalmak isteyen savaş gemilerinin hukuki statülerini belirleyen dünyadaki tek sözleşmedir. Bu açıdan *sui generis* bir özellik arz eder.

İmzalandığı tarihten bu yana yaklaşık 73 yıl geçen bu Sözleşme İkinci Dünya Savaşı ve daha pek çok savaş nedeniyle yukarıda geçen durumları geçirmiştir.

---

[6] Montrö Sözleşmesi Madde 13'e göre Karadeniz kıyıdaş olan ülkeler 8 gün öncesinden diplomasi yoluyla ön bildirim yapmalıdır ve Karadeniz'e kıyıdaş olmayan ülkeler 15 gün öncesinden diplomasi yoluyla ön bildirim yapmalıdır. Ayrıca, önbildirim tarihinden itbaren 5 gün içinde geçiş gerçekleşmelidir.

[7] Montrö Sözleşmesi Madde 14'e göre Sözleşme'nin 11. maddesinde ve III sayılı Ek'inde öngörülen koşullar dışında Boğazlar'da transit geçişte bulunabilecek bütün yabancı deniz kuvvetlerinin en yüksek (tavan) toplam tonajı 15.000 tonu aşmayacaktır. Madde 11'e göre Karadeniz'e kıyıdaş devletler, 14. maddenin 1. fıkrasında öngörülen tonajdan yüksek bir tonajda bulunan hattıharp gemilerini Boğazlar'dan geçirebilirler; şu koşulla ki, bu gemiler Boğazları ancak tek başlarına ve en çok iki torpido eşliğinde geçerler.

[8] Mesela uçaksavar gemilerinin Türk Boğazlar'dan geçişine izin verilmez.

[9] Montrö Sözleşmesi Madde 12. Boğazlar'dan denizaltı geçişi konusunda sadece Karadeniz'e kıyıdaş devletlere sınırlı bazı haklar tanınmıştır.

[10] Montrö Sözleşmesi Madde 18'e göre Karadeniz'e kıyıdaşı olmayan devletlerin barış zamanında bu denizde bulundurabilecekleri toplam tonajı Sözleşme'de belirtilen şartlar dışında 30.000 tonu aşmayacaktır, fakat her halükarda 45.000 tonu aşmayacaktır. Kalış süresi ise 21 günü geçemez.

Uygulamada zaman zaman anlaşmazlıklar söz konusu olsa da resmî kanaldan herhangi bir değişiklik talebinde bulunulmamış, hatta Türkiye'nin dahli olmadan feshi mümkün olmasına rağmen feshedilmeden yürürlükte kalmayı başarmıştır.

Yine de milletlerarası konjonktürdeki değişmeler ile teknolojideki gelişmeler nedeniyle hem hükümleri hem de değiştirilmesi veya feshi zaman zaman gündeme gelmektedir. Konuyu hassaslaştıran en önemli nokta, Sözleşme'nin aslında süreli olarak yapılmış olması ve değiştirilme ve feshinin belirli şartlar altında her daim mümkün olmasıdır. Peki fesih halinde Boğazlar Rejimi nasıl şekillenecektir? Bu da ya Âkit Taraflarca kabul edilecek yeni bir sözleşmeye göre ya da milletlerarası örf adet kurallarına göre olacaktır. Bu noktada milletlerarası örf adet kuralı olarak zararsız geçiş rejimi mi, yoksa transit geçiş rejimi mi uygulanacaktır?

Mamafih tezimizin konusu "*Montreux(Montrö) Sözleşmesi Uyarınca Türk Boğazları'ndan Savaş Gemilerinin Geçiş Rejimi* " amacı ise bu rejimin ayrıntılarıyla açıklanması ve feshi halinde yeni rejime yönelik öngörülerde bulunmak olarak tespit edilmiştir. Neticede tezimizde yukarıda geçen sorulara yanıtlar aranmış, kısıtlı hukuk bilgimizle çeşitli öngörülerde bulunulmaya çalışılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

Türk Boğazları

1.1. Coğrafi Açıdan Türk Boğazları

"*Türk Boğazları*" terimi ilk defa Çarlık Rusya'nın milletlerarası hukuk danışmanı Frederic de Martens tarafından kullanılmıştır[1]. Coğrafi açıdan, İstanbul(Karadeniz) ve Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizi'nden gemilerin geçiş alanı ile bu alanı çevreleyen kıyı şeridini ifade etmektedir.[2]

Geçiş alanı boyunca Ege Denizi ile Karadeniz arasındaki mesafe 160 deniz milidir[3]. Çanakkale Boğazı'nın uzunluğu 36 deniz mili, genişliği en dar yerinde 8 gomina (1500 yarda[4]; yaklaşık 1400 metre) en geniş yerinde ise yaklaşık 4 deniz milidir. İstanbul Boğazı'nın uzunluğu 17 deniz mili, genişliği ise en dar yerinde 4 gomina (750 yarda; yaklaşık 695 metre), en geniş yerine 2.25 deniz milidir[5]. Karadeniz'den Ege Denizi'ne geçişte yaklaşık 107 deniz millik mesafe Marmara Denizi'nde katedilmektedir. Marmara Denizi'nin en geniş yeri 40 deniz mili olup, güney kıyı şeridinde Körfez tanımına uygun bazı girintiler bulunmaktadır[6].

1.2. Hukuki Açıdan Türk Boğazları

Coğrafi anlamda iki kara parçası arasında bulunan doğal[7] ve dar su yolu olan boğaz[8], iki açık denizi veya iki ayrı devletin karasuyunu veya münhasır ekonomik bölgesini birbirine bağlaması halinde milletlerarası hukuk açısından önem kazanır.

---

[1] C.Bilsel, **Türk Boğazları,** İstanbul, İsmail Akgün Matbaası, 1948, s.23.

[2] TC Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı, **İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı Seyir Rehberi,** İstanbul, y.y.,1999, s.1; S. Oğuzülgen, "*Türk Boğazları Bölgesi Terminolojisi*", **Deniz Ticareti Dergisi,** 14 Ekim 1996, s.18, Ferit Hakan Baykal, **Deniz Hukuku Çalışmaları,** İstanbul, Alfa Yayınları, 1998, s.245.

[3] 1 deniz mili 1852 metredir ve NM kısaltması ile gösterilir.

[4] 1 deniz mili 2000 "*yarda*"'dır.

[5] 20 Mayıs 1982 tarih ve 2674 sayılı Türk Karasuları Kanunu'na[5] göre, Türk Karasuları ilke olarak 6 deniz milidir(md.1). Bu nedenle İstanbul ve Çanakkale Boğazları sularının tamamı Türkiye Cumhuriyeti Devleti karasuları içinde kalmaktadır. Kanun metni için bkz. **R.G.,** 29.05.1982, Sayı 17708.

[6] Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Sevin Toluner, **Milletlerarası Hukuk Dersleri,** İstanbul, Beta Yayınları, 1996, s.154-155.

[7] Yapay olması halinde boğaz olmayacak "*Kanal*" olacaktır. Panama Kanalı, Suveyş Kanalı gibi. K.L. Koh, **Straits In International Navigation,** U.S.A., Oceane Publications, 1982, s.11-12.

[8] Pazarcı, **a.g.e.,** s.348.

Türk Boğazları; Karadeniz ve Akdeniz'i, başka bir ifadeyle iki açık denizi birbirine bağlaması itibariyle[9] "*milletlerarası suyolu*" niteliğindedir[10]. Marmara Denizi ise bir iç denizdir ve İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı arasında kalan geçiş alanı dışında gerek tarihî ve gerek coğrafi açıdan iç sular statüsüne tâbi bulunmaktadır[11]. Şimdi bu konuya ilişkin bazı açıklamalarda bulunalım.

1.2.1. Marmara Denizi ve Karadeniz

Açık denizler; Türkiye'nin taraf olmadığı, 1958 Açık Denizler Sözleşmesi md.1'e göre; bir devletin karasularına veya iç sularına dahil olmayan bütün deniz alanlarıdır. Aynı tanımı benimseyen Komisyon Tasarısı'nın 26. maddesinin açıklamasında; her yanı kara ile çevrili geniş su alanları ile bir boğaz veya dar bir deniz kesimiyle açık denize bağlanan ve açık deniz ile bağlantıyı sağlayan boğaz da dahil olmak üzere bir tek devletin kıyılarından oluşan her tarafı kara ile çevrili denizlerin, iç sular sayılacağını ve bu su alanlarında açık denizler rejiminin uygulanmayacağını belirtmiştir[12]. Cenevre Konferansı'na katılan fakat Sözleşmeleri imzalamayan Türkiye Cumhuriyeti Devleti ise; Komisyon açıklamasını eleştirerek tek devletin egemenliğine tâbi olup, da birden fazla boğazla açık denize bağlanan denizlerin, gerek coğrafi gerekse de tarihî nedenlerle, iç sular rejimine tâbi deniz kesimleri olduğu görüşünü ileri sürmüştür[13]. Bu görüşle Türkiye, Marmara Denizi'nin tümünün iç sulardan sayılması hususunda çekişmesiz uygulamaya dayalı bir tarihî hakkı haiz olduğunu resmen beyan etmiştir[14].

1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi(BMDHS)[15] md.86 ise açık denizler rejiminin uygulanmayacağı deniz alanlarını şöyle sıralamıştır: Bir devletin münhasır

---

[9] Toluner, **Milletlerarası Hukuk Ders…,** s.156.
[10] Aslan Gündüz, **Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler Örnek Kararlar,** İstanbul, Beta Yayınları, 2003, s.471, Toluner, "*Montreux Boğazlar Konvansiyonunun Feshi ve Değiştirilmesi Usulüne İlişkin Bazı Sorunlar Üzerine Düşünceler*", **Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegan Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı,** İstanbul, Çizgi Basım Yayın, 2007, s.1079.
[11] S.L.Meray, **Devletler Hukukuna Giriş C.I,** Ankara, y.y., 1968, s.367.
[12] 1956 **Yearbook of the International Law Commission (YILC)**, Vol.II, s.277-278'den aktaran Toluner, **Milletlerarası Hukuk Ders…,** s.156. 1982 BMDHS, 1958 Birleşmiş Milletler Sözleşmelerini ortadan kaldırmamış; fakat, taraf devletler açısından sonraki yapılana üstünlük tanımıştır. (Md.311/1).
[13] 1958 **Official Records,** Vol. IV, s.20, p.16'dan aktaran Toluner, **a.y.**
[14] Toluner, **a.y.**
[15] Türkçe metin için bkz. (Çevrimiçi) http://www.denizcilik.gov.tr/mevzuat/dosyam/denizhukuku.pdf (10 Şubat 2009).

ekonomik bölgesine, karasularına, iç sularına veya takımada devletlerinin takımada sularına giren bütün deniz kesimleri. Buna göre her halükârda Marmara Denizi'nde açık denizler rejimi uygulanamayacaktır. 1982 BMDHS'nin Md.8,9,10 ile düzenlenen iç sular hükümlerine göre ise Marmara Denizi'nde bu rejime tâbi olacak körfezler bulunmasına rağmen[16], bu "*denizin*" bir bütün olarak iç sular rejimine dahil olacağına ilişkin açık bir hüküm bulunmamaktadır. Fakat md.10/6, "*tarihi körfezler*" tabiri ile konuya ilişkin istisnai durum tespit etmiştir. Md.10/6'ya göre giriş genişliği 24 NM'den fazla bile olsa tarihî körfezler iç sular rejimine tâbi kılınmıştır. Örneğin Norveç'teki ağız açıklığı 32 NM olan Varanger Fjord Koyu ile Kanada da yer alan giriş genişliği 50 NM olan Hudson Körfezi bu kapsama sokulmaktadır[17]. Bu açıdan meydana çıkacak tartışmalarda Marmara Denizi'nin tarihî bir körfez sayılması görüşü de göz ardı edilmemelidir. Tarihî körfez sayılması halinde ulaştırma hakkı konusundaki antlaşmalarla getirilmiş olan düzenlemeler saklı kalmak şartıyla tümüyle iç sular rejimine tâbi olması halinin diğer devletlerce de kabulü söz konusu olabilecektir.

Marmara Denizi, iç sular rejimine tâbi bir deniz alanı olarak değerlendirilse bile, bu rejiminin devlete tanıdığı haklar[18] ulaştırma açısından sınırlandırılmıştır[19]. Zira geçiş rejimi tarih boyunca antlaşmalarla düzenlenmiş olan Türk Boğazları; bugüne kadar İstanbul(Karadeniz) Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı olarak ulaştırma açısından bir bütün olarak değerlendirilmiştir. Bu açıdan her iki boğazın açık denizin bir kesimi ile bir devletin iç suları arasında yer aldığından yola çıkılarak, yabancı devletlerin kurallar dahilinde geçişi reddedilemez. Türk Boğazları mevcut rejim çerçevesinde bir bütün olarak açık denizin iki kesimi arasında milletlerarası ulaştırmada kullanılmaktadır.

---

[16] Bu körfezlere ilişkin ayrıntılı bilgiler için bkz. Kennedy, R.Y. "*A Brief Geographical and Hydrographical Study of Straits Which Constitute Toutes For International Traffic*", **UN Conference on the Law of the Sea,** 1958 **Official Records**, Vol. I, s.137-140'dan aktaran Toluner, **Milletlerarası Hukuk Ders…,** s.155.

[17] Baykal, **a.g.e.,** s.12.

[18] İç sularda egemen devletin yetkileri, kara ülkesinde olduğu gibi tamdır. Diğer devletlere iç sulardan zararsız geçiş hakkı tanınmamıştır. Bunun istisnası, önceden karasuları ya da açık deniz sayılırken bilahare Sözleşme'deki yöntemlerle iç sular niteliği alan sularda yabancı gemilerin istisnai zararsız geçiş haklarının devam etmesidir. Baykal, **a.g.e.,** s.11.

[19]

Karadeniz'in açık deniz mi, yoksa kapalı deniz mi olduğu Cenevre Konferansları'nda tartışılmıştır. Sovyet Rusya; Karadeniz'in kapalı deniz sayılması ile Boğazlar'dan geçiş rejiminin bu denize kıyıdaş devletlerce düzenlenmesi gerektiği tezini ileri sürmüştür. Karadeniz'in kapalı deniz kabul edilmesi kıyıdaş olmayan devletlerin gemilerinin bu denize açılma hakkını reddeden, fakat kıyıdaş devletlerin ise Akdeniz'e açılma hakkını haiz olduklarını ileri süren bir görüştür. Fakat bu görüş gerek Türkiye, gerekse de ABD ve İngiltere tarafından kabul edilmemiştir[20]. Bize göre de Karadeniz, yukarıda değinilen deniz alanları hariç açık denizler rejimine tâbi olan bir denizdir.

1.2.2. İstanbul ve Çanakkale Boğazı

1982 BMDHS karasularının genişliğinin en çok 12 deniz mili olabileceği(md.3) yolundaki hükmü karşısında kimi boğaz sularının tamamı ya kıyıdaş devlet/devletlerin karasuları içinde kalacak ya da boğaz sularının ortasında geçiş için kullanılabilecek olan açık deniz kesimi bulunacaktır. Yüz onaltı boğazın sularının böylece kıyıdaş devletlerin karasuları içinde kalması[21] nedeniyle deniz filosu büyük olan devletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı[22]'nda Boğazlar'dan serbest geçişi sağlayabilecek özel bir geçiş rejimi olan transit geçiş rejimini[23] 12 millik karasuları genişliğinin kabulü için bir ön koşul olarak ileri sürmüşlerdir[24]. Sonuçta 1982 BMDHS'nde Boğazlar'dan geçiş rejimi "*Milletlerarası Seyrüsefer İçin Kullanılan Boğazlar*" başlığı altında Kısım III'de[25] düzenlenmiştir. Ancak bu

---

[20] Toluner, **a.y.**

[21] Baykal, **a.g.e.,** s.232. Deniz trafik yoğunluğu açısından belli başlı önemli boğaz ve kanallar Ek 2'dedir.

[22] İlki Cenevre Konferansı olup, 1958 tarihli 4 sözleşmenin imzalanması ile sonuçlanmıştır: Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi, Kıta Sahanlığı Sözleşmesi, Açık Denizler Sözleşmesi ve Balıkçılık ve Açık Denizin Canlı Kaynaklarının Korunmasına İlişkin Sözleşme. İkinci Deniz Hukuku Konferansı ise yine BM bünyesinde ve 1960 yılında yapılmış fakat netice alınamadan dağılmıştır. Sonuncu olan Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı ise uzun süreli bir çalışma sonrasında 1982 yılında BMDHS'ni imzalanmasıyla sonuçlanmış, 1994 yılında yürürlüğe girmiştir. 1958 ve 1982 Sözleşmeleri de yürürlüktedir. Türkiye bu Sözleşmelere taraf değildir. Gündüz, **a.g.e.,** s.331, 356.

[23] 1982 BMDHS ile tesis edilen ve bazı istisnaları(md.35) olan "*transit geçiş*"in anlamı şudur(md.38/2) : "*Açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir kısmı ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bölümü arasındaki Boğazlar'da devamlı ve süratli geçiş(transit) münhasır amacıyla seyrüsefer etmek ve üstten uçmak hürriyetinin bu Kısıma uygun şekilde kullanılması*"dır. Zararsız geçiş rejimi ve çoğu antlaşma hükümlerine nazaran geçiş yapan devletlere büyük serbesti tanır.

[24] Toluner, **Milletlerarası Hukuk Ders…**, s.139.

[25] Transit geçiş (md.37-44) ve zararsız geçiş (md.45) olarak düzenlenmiştir.

Sözleşme; deniz ulaştırmasının uzun süreden beri yürürlükte bulunan özel antlaşmalarla kısmen veya tamamen düzenlendiği Boğazlar'dan geçiş rejimini etkilemediğini de hükme bağlamıştır(md.35/c)[26]. Sözleşme'nin bu açık hükmü karşısında rejimleri özel antlaşmalarla belirlenmiş olan Cebelitarık Boğazı'nın, Danimarka Boğazları'nın, Aaland Boğazı, Macellan Boğazı'nın ve Türk Boğazları'nın[27] hukuksal rejimleri korunmuştur[28].

Uluslararası seyirde kullanılan boğazlardan geçiş rejimine ilişkin kurallar, bu su yollarının geçiş rejimi dışındaki genel hukuksal düzenini etkilememektedir[29]. Bu nedenle, bir uluslararası seyirde kullanılan boğaz sularının; iç sular, karasuları ya da açık deniz rejimlerinden hangisine bağlı olacağı, ayrıca değerlendirilmesi gereken bir konudur. İstanbul ve Çanakkale Boğazları; kıyıları arasında kalan suların genişliği ve 20 Mayıs 1982 tarih ve 2674 sayılı Türk Karasuları Kanunu'nun Türk Karasuları'nı ilkesel olarak 6 deniz mili olarak tespit etmesi nedeniyle tümüyle Türk karasuları içinde kalan suyollarıdır. Bunun yanında, Türk iç hukukunda, Türk Boğazlar'ını oluşturan suların, geçiş rejimi dışındaki genel hukuksal düzenine ilişkin başka düzenlemeler de bulunmaktadır. Giriş sadedinde hukuki açıdan kısaca ele aldığımız Türk Boğazları'nın; şimdi de, Türkiye ve Karadeniz'e kıyıdaş devletler açısından stratejik önemlerine değinelim.

---

[26] 1982 BMDHS Md.35/c: "*geçişin, kısmen veya tamamen özellikle bu gibi Boğazlar'la ilgili olup, yürürlükte ve uzun bir geçmişe sahip olan milletlerarası sözleşmelerle düzenlendiği Boğazlar'daki hukukî rejimi, etkilemeyecektir.*"

[27] Türk Boğazları'ndan geçişe ilişkin kurallar, Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile saptanmıştır. Bu Sözleşme'nin belirlediği rejim, yukarıda belirttiğimiz gibi transit geçiş ve zararsız geçiş rejimlerinden farklı olarak kendine özgü (*sui generis*) bir nitelik göstermektedir. Ayrıntılı hükümleri ileride ele alınacaktır.

[28] Ne BMDHS metninde, ne de konferans zabıtlarında hangi Boğazlar'ın bu kapsama girdiğine ilişkin bir liste mevcut değildir. Fakat doktrinde bu kapsama girdiği değerlendirilen Boğazlar yukarıda verilen Boğazlar'dır. Bunlardan Türk Boğazları'ndan geçiş rejimi ayrıntısını daha sonra göreceğimiz 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile, Danimarka Boğazı 14 Mart 1857 tarihli Kopenhag Sözleşmesi, Macellan Boğazı 23 Temmuz 1881 tarihli Antlaşma, Aaland Boğazları 20 Ekim 1921 tarihli Sözleşme ve son olarak direkt olarak genel geçiş rejimini düzenlemese de bazı yazarlarca md.35/c kapsamına dahil edildiği görülen Cebelitarık Boğazı'nda ise 1904 yılında İngiltere-Fransa tarafından imzalanan ve "*Cebelitarık Boğazı'nın Fas Kıyısında Tahkimat Yapılmasını Yasaklayan ve Boğazdan Geçiş Serbestisini Garanti Altına Alan*" Beyanname ile kısmen veya ayrıntılı olarak düzenlenmiştir. Baykal, **a.g.e.,** s.245-246.

[29] 1982 BMDHS md.34.

1.3. Türk Boğazları'nın Stratejik Önemi

Türk Boğazları'nın stratejik önemi öncelikle Türkiye ve müteakiben Karadeniz'e Kıyıdaş Devletler açısından kısaca ele alınacaktır.

1.3.1. Türkiye Açısından

Türk Boğazları Türkiye'nin "*kalbidir*", güvenliği için yaşamsal bir öneme sahiptir[30]. Boğazlar, gerek doğal yapısı gerekse suni bağlantılarıyla Trakya ile Anadolu topraklarının irtibatını sağlar. Elden çıkması halinde vatan bütünlüğü parçalanmış olur. Ayrıca Marmara ve kuzey kıyıları, Trakya ve Anadolu'nun istilâsı için stratejik giriş istikameti ihtiva eder.

Ayrıca gerektiğinde Türk Silahlı Kuvvetleri'nin kuvvet kaydırma ve güç aktarmasın deniz yoluyla kesintisiz olarak yapılabilmesi, ülke bütünlüğünün korunması ve nihayet deniz kuvvetlerinin ihtiyaç duyulan harekat alanında siklet merkezi teşkili ile kullanılabilmesi Türk Boğazları'nın kontrolünün Türkiye'nin elinde bulunması durumunda mümkün olabilir. Ayrıca Boğaz kontrolünün elde bulundurulması ile Karadeniz ve Ege-Akdeniz'de iki ayrı deniz kuvveti bulundurma mecburiyeti de ortadan kalkmış olur. Türkiye'nin henüz iki ayrı denizde arzu ettiği kadar kuvvet bulunduramayacağı gözönüne alındığında Boğazlar'ın elden çıkması, deniz kuvveti unsurlarının birbirini destekleyememesine ve kuvvetin bütün olarak kullanılamamasına neden olur.

Ayrıca Boğazlar'ın elde bulundurulması; Türkiye'nin siyasi manevra alanının genişlemesine, savunmaya elverişli coğrafi konumu nedeniyle daha az gayret ile korunma sağlanmasına ve Karadeniz harekat alanına NATO desteğinin ulaşmasına imkân tanır.

1.3.2. Karadeniz'e Kıyıdaş Ülkeler Açısından

Türk Boğazları'nın dünya çapındaki jeostratejik önemi, dünyanın en büyük kıt'a devletlerinden Rusya'nın, denizlere çıkması için en uygun yolun bu noktada düğümlenmiş olmasından ileri gelmektedir.

---

[30] Türk ve İngiliz temsilcinin görüşü. S.Meray-O.Olcay **Montrö Boğazlar Konferansı-Tutanaklar Belgeler,** Ankara, A.Ü.Basımevi, 1976, s.43.

Boğazlar Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin harp gücünün, hassas bölgelerine denizden yapılacak taarruzlara karşı bir emniyet unsurudur.

Boğazlar söz konusu devletlere sahip oldukları güçleri paralelinde yayılmacı stratejilerini gerçekleştirebilmek maksadıyla diğer bölgelere kuvvet kaydırmaları için gerekli geçitlerdir.

Karadeniz'e kıyısı olan devletler için barış ve/veya savaş zamanında hayati önemi haiz deniz nakliyatının idamesi ancak Boğazlar yoluyla sağlanabilir.

Doğu ve Orta Avrupa ülkelerinin yanı sıra Rusya/Urallar bölgesi ile Kafkasya bölgesine yönelik Batı Avrupa ve diğer ülkelerin taarruzlarına askerî güç aktarılmasında en önemli yaklaşma istikametleri Kuzey Karadeniz kıyılarından başlamaktadır. Kuzey Karadeniz kıyıları, Doğu ve Orta Avrupa'nın yumuşak karnıdır. Bu ülkeleri Karadeniz'e bağlayan ekonomik ulaştırma hatları aynı zamanda askerî güçlerin aktarılması ve kullanılması için de stratejik hatlar önemine sahiptir.

Sonuç olarak, Boğazlar, Karadeniz'e kıyıdaş olan devletler için sadece güçleri paralelinde uygulayabilecekleri taarruzi gayelerinde bir köprü teşkil etmekle kalmayıp, aynı zamanda bir güvenlik meselesidir. Türkiye için ise, adeta varolmanın vazgeçilmez bir şartıdır.

İKİNCİ BÖLÜM

TARİHİ SÜREÇ

Türk Boğazları tarih boyunca, başta denizcilik alanındaki büyük devletler olmak üzere, birçok devleti ve ulusu yakından ilgilendiren yaşamsal bir uluslararası konu niteliği göstermiştir[1]. Statüsü, sürekli olarak anlaşmalarla belirlenmiş ve bu konuda maddeler içeren, bizim tespit edebildiğimiz 14 milletlerarası antlaşma imzalanmıştır[2].

Bu Sözleşmelerin sonuncusu olan Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin, İkinci Dünya Savaşı dahil olmak üzere geçirdiği ve geçirmekte olduğu evreler gözönüne alındığında, hâlâ yürürlükte olması ne kadar sağlam temellere dayandırıldığının bir göstergesidir.

Benzer Boğazlar'daki uygulamalar dikkate alındığında, Türkiye de dahil olmak üzere, taraf devletlerin çıkarlarının dengede tutulduğu bir sözleşme niteliği taşıyan Montrö için, günümüz gelişmeleri yeni bir dönem başlatmıştır. Bu yeni dönemde yıllar boyu Türk Boğazları'nın en güçlü ve yakın takipçisi olan Sovyetler Birliği dağılmış, Avrupa'da komünist rejimler çökmüş, Boğazlar'dan geçişte serbestliğin esas alındığı Deniz Konferansları düzenlenmiş, denizleri birbirine irtibatlıyan suni kanallarla dâhili su yolları açılmış ve ekonomik gelişme ihtiyacı ön plana çıkmıştır.

Söz konusu gelişmeler, Türk Boğazları ve dolayısıyla Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin önemini bir kat daha arttırmakla birlikte, mevcut dengeleri bir miktar hassaslaştırmıştır. Ancak şunu da unutmamalıdır ki, hukuk kuralları ve güç merkezleri ne kadar değişirse değişsin, 550 yılı aşkın süredir Türk toprakları içinde yer alan Türk Boğazlar'ı için, coğrafi ve tarihî oluşum geçerliliğini koruyacaktır.

---

[1] İhsan Gürkan, "*The Turkish Straits Regime in Historical Perspective(1453-1936)*", **Turkish Straits, New Problems, New Solutions,** İ.Soysal(ed.), İstanbul, ISIS, 1995, s.165-209.

[2] 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması, 1798 İstanbul Antlaşması, 1805 İttifak Antlaşması, 1809 Kale-i Sultaniye(Çanakkale) Antlaşması, 1829 Edirne Antlaşması, 1833 Hünkar İskelesi Antlaşması, 1840 Mısır Sorunu ile ilgili Antlaşma, 1841 Londra Boğazlar Antlaşması, 1856 Paris Boğazlar Antlaşması, 1871 Londra Antlaşması, 1920 Sevr antlaşması, 1921 Moskova Antlaşması, 1923 Lozan Barış Antlaşması ve son olarak halen yürürlükte bulunan 1936 Montrö(Montrö) Antlaşmasıdır. Osmanlı dönemi antlaşma metinleri için bkz. Nihat Erim, **Devletler arası Hukuk ve Siyasi Tarih Metinleri C.I.(Osmanlı İmparatorluğu Antlaşmaları),** Ankara, TTK Basımevi, 1953. Türkiye dönemi antlaşma metinleri için bkz. İsmail Soysal, **Türkiye'nin Siyasal Antlaşmaları I.Cilt (1920-1945),** Ankara, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2000.

Türk Boğazları'ndan savaş gemilerinin geçiş rejiminin tarihi süreci bu bölge üzerinde Türk hâkimiyetinin tesisinden itibaren günümüze kadar dönemsel olarak kısaca ele alınacaktır.

2.1. Osmanlı Devleti Dönemi

Osmanlı Devleti'nin yükselme, gerileme ve çöküş dönemlerinde Boğazlar'dan savaş gemilerinin geçiş rejiminin, zamanın büyük devletleri arasındaki güç dengesine göre düzenlendiğini görüyoruz. Burada önemli olan; geçiş rejiminin yüzyıllardır antlaşmalarla düzenlenmiş ve genel kural olarak diğer devletlerin savaş gemilerinin Karadeniz'e geçişinin yasak olduğudur. Şimdi sırasıyla bu dönemlere değinelim.

2.1.1. Tek Taraflı Düzenleme(1484-1798)

1484 yılında bütün kıyılarının Osmanlı Devleti'nin egemenliğine girmesi ile birlikte bir iç deniz haline gelen Karadeniz'e geçiş; Boğazlar üzerindeki münhasır yetkisi nedeniyle Osmanlı Devleti'nin kontrolünde olmuş ve diğer devletlere ait savaş gemilerinin geçişi bu tarihten itibaren yasaklanmıştır[3]. Bu durum 23 Aralık 1798 tarihli İstanbul Antlaşması[4]'na kadar devam etmiştir.

2.1.2. İkili Sözleşmelerle Düzenleme(1798-1840)

2.1.2.1. İstanbul Antlaşması(23 Aralık 1798)

İstanbul Antlaşması ile Osmanlı Devleti Karadeniz'de Rusya'nın varlığını ilk defa hukuken ve resmen kabul etmiş ve bu devlete Boğazlar'dan savaş gemilerini geçirme hakkını tanımıştır. Ancak bu hak antlaşmanın yürürlükte kaldığı 8 yıl süre zarfında ve Osmanlı Devletinin muharip olduğu bir harpte, Rusya'nın yapacağı askerî yardıma karşılık olarak tanınmıştır[5]. Bu husus İstanbul Antlaşması henüz daha

---

[3] M.Deniz Vank, **Boğazların Hukukî Rejimi ve Türk Boğazları,** Ankara, US-A Yayıncılık, 1998, s.40. Bu kapalılık haline "*Osmanlı'nın kadim kaidesi*" denmektedir. R.Mahmut Belik, **Türk Boğazları'nın Hukukî Statüsü,** İstanbul, Sermet Matbaası, 1962, s.8.
[4] Antlaşma metni için bkz. Erim, **a.g.e.,** s.121-137.
[5] Meray, **Devletler Hu…..,** s.429.

sona ermeden 24 Eylül 1805 tarihli "*İttifak Antlaşmasının*[6]" gizli maddeleriyle teyit edilmiştir[7].

2.1.2.2. Çanakkale Antlaşması(05 Ocak 1809)

Gelişen siyasi durumlar nedeniyle 5 Ocak 1809 tarihinde İngiltere ile yapılan Kale-i Sultaniye(Çanakkale) Antlaşması[8] ile Osmanlı Devleti barış zamanında da Boğazlar'ı hiçbir devletin savaş gemilerine açmamayı taahhüt etmiştir(md.11)[9]. Böylelikle, bu tarihe kadar Osmanlı Devleti'nin bir ulusal hukuk kuralı olan Boğazlar'ın barış zamanında yabancı devletlerin savaş gemilerine kapalılığı rejimi, bu antlaşmayla birlikte ilk kez olarak, uluslararası bir yükümlülük şekline dönüşmüştür[10]. Bu bakımdan, Çanakkale Antlaşması Boğazlar rejimi açısından bir dönüm noktasıdır.

2.1.3. Çok Taraflı Sözleşmelerle Düzenlenme(1840-)

Mısır valisi M.Ali Paşa'nın Osmanlı Devleti'ne karşı elde ettiği başarıdan endişelenen ve *statü quo*'nun korunmasından yana olan Avusturya, Fransa, İngiltere, Prusya ve Rusya; Mısır Sorunu'na müdahil olmuşlardır. Bu devletler ile Osmanlı Devleti arasıda 15 Temmuz 1840 tarihinde Londra'da "*Mısır Meselesi Hakkında Antlaşma*" adı altında bir antlaşma imzalanmıştır[11]. Antlaşma'nın 4. maddesi ile Boğazlar'ın barış zamanında yabancı devletlerin savaş gemilerine kapalılığı ilkesi bir kez daha teyit edilmiştir. Her ne kadar Osmanlı Devleti bu dönemde oldukça zayıf duruma düşmüş olsa da; antlaşmaya taraf büyük devletlerin çıkarları Boğazlar'ın Osmanlı Devleti'nin elinde kalmasını yeğlemelerine sebebiyet vermiştir. Bundan

---

[6] Böylece "*Boğazlar Sorunu*" kavramı ortaya çıkmış ve ilk defa devletler arası bir antlaşmaya girmiştir. Rıfat Uçarol, **Siyasi Tarih(1789-2001),** İstanbul, Der Yayınları, 2006, s.94.

[7] Belik, **a.g.e.,** s.8, Fakat barış zamanında geçiş halen Osmanlı Devletinin münhasır yetkisi dahilindedir ve Rusya dahil tüm devletlerin savaş gemilerinin geçişi yasaktır.

[8] Kaynaklarda "*Kale-i Sultaniye Antlaşması*" olarak geçen bu antlaşma metni için bkz. Erim, **a.g.e.,** s.235-240.

[9] Aynı antlaşma ile İngiltere de bu kaideye uymayı kabul ediyordu.

[10] Belik, **a.g.e.**, s.8. Bu antlaşma ile münhasır yetki(çıkarına göre dilediğine geçiş izni verme/vermeme hali) uluslararası bir yükümlülük halini almıştır. Yani Osmanlı Devleti, barış zamanında geçişe izin vermemeyi yükümlenmiştir. Aksi durum Osmanlı Devleti'nin uluslararası yükümlülüğünü yerine getirmemesi veya daha doğru bir ifadeyle ihlali anlamına gelecektir. F.Edip Çelik, **Milletlerarası Hukuk C.II,** İstanbul, İU Yayınları, 1982, s.139. Buna karşılık İngiltere de, Boğazlar'ın kapalılığı ilkesini benimseyerek Boğazları savaş gemilerine kapatmakla, kuzeyden gelebilecek tehlikelere karşı kendisinin Akdeniz'deki durumunu koruyabilmek yolundaki amacına ulaşmıştır. Her şeye rağmen, Osmanlı'nın Kaide-i Kadim'i devam etmektedir.

[11] Antlaşma metni için bkz. Erim, **a.g.e.,** s.303-308.

böyle bahse konu güç dengesi; Türk Boğazlar'ından geçiş rejiminin uluslararası bir mesele olarak çok taraflı uluslararası antlaşmalarla düzenlenmesine yol açmıştır[12].

2.1.3.1. Londra Boğazlar Sözleşmesi(13 Temmuz 1841)

"*Türk Boğazları'nın barış zamanında diğer devletlerin savaş gemilerine kapalılığı ilkesi*"; Avusturya, Fransa, İngiltere, Prusya, Rusya ve Osmanlı Devleti arasında 13 Temmuz 1841 tarihinde Londra'da imzalanan ve literatürde Londra Boğazlar Sözleşmesi olarak geçen, "*Akdeniz ve Karadeniz Boğazları Hakkında Londra Sözleşmesi*[13]" ile Osmanlı Devleti'nin kendi taktirine bağlı olmaktan çıkarılmış ve uluslararası yükümlülüklere dayanan bir kural haline getirilmiştir[14]. Sözleşme ile, Osmanlı devleti barış zamanında Boğazlar'ı hiçbir yabancı savaş gemisine açmamayı taahhüt ettiği gibi[15], diğer 5 Âkit Devlet de bu kurala uymayı taahhüt etmişlerdir. Tarafların bu Sözleşme ile kayıt altına aldıkları taahhütleri karşılıklıdır, kolektif bir taahhüttür. Her bir Âkit'in bu konuda birbirine karşı sorumluluğu söz konusudur[16].

Böylece Türk Boğazları'ndan savaş gemilerinin geçiş rejimi ilk defa uluslararası bir statüye ve garantiye bağlanmıştır[17]. Bu Sözleşme Birinci Dünya Savaşı'na kadar Boğazlar rejiminin temel vesikasıdır[18].

2.1.3.2. Paris Boğazlar Antlaşması(30 Mart 1856)

Osmanlı Devleti, Avusturya, Prusya, Rusya, Fransa, İngiltere ve Sardunya arasında akdedilen 30 Mart 1856 tarihli Paris Boğazlar Andlaşması'nın[19] 1. maddesi

---

[12] Yüksel İnan, **Türk Boğazları'nın Siyasal ve Hukuksal Rejimi,** Ankara, Turhan Kitapevi, 1995, s.13.

[13] Antlaşma metni için bkz. Erim, **a.g.e.,** s.311-313.

[14] İnan, **a.y.**

[15] Bu Sözleşme ile savaş gemilerinin geçişine ilişkin getirilen tek istisna şudur: "*Osmanlı hükümdarı, elçilikler hizmetinde bulunan hafif savaş gemilerine hususi izin verebilecekti*. Belik, **a.g.e.,** s. 10.

[16] Antlaşma'nın 1. maddesine göre Osmanlı Devleti; barış halinde bulunduğu sürece, *'eskiden beri uygulandığı gibi(kaide-i kadime)'*, hiçbir yabancı savaş gemisini Boğazlar'dan geçirmemeyi kabul etmiştir. Avusturya, Fransa, İngiltere, Prusya ve Rusya Devletleri de, bu kurala uyacaklarını taahhüt etmişlerdir. Görüldüğü gibi geçiş rejiminin koruyuculuğu Osmanlı dışında başka devletlerin inisiyatifine bırakılmış, bir anlamda Osmanlı devletinin istese de tek başına bunu başaramayacağı kabul edilmiştir. Bu da Osmanlı Devleti'nin Boğazlar üzerindeki egemenliğinin sınırlandırılması anlamındadır. Uçarol,, **a.g.e.,** s.209-210.

[17] Uçarol,, **a.g.e.,** s.210. Özellikle İngiltere'nin Boğazlar'ın yabancı savaş gemilerinin geçişin kapalı olmasına gösterdiği duyarlılık güç dengesinin yanında, Süveyş Kanalı'nın açılması söz konusu olduğu bu dönemde Hindistan yolunu Rus tehdidine karşı korumak isteğinden ileri gelmektedir.

[18] Belik, **a.g.e.,** s.11.

ile barış zamanında Boğazlar'ın savaş gemilerine kapalılığı ilkesi teyit edilmiştir. Bu devletler arasında aynı tarihte akdedilen Paris Andlaşması'nın 11. maddesi ile Karadeniz askersizleştirilmiştir[20].

2.1.3.2. Londra Antlaşması(13 Mart 1871)

13 Mart 1871 tarihli Londra Antlaşması[21] ile Karadeniz'in askersizleştirilmesine ilişkin Paris Andlaşması'nın hükmü kaldırılmış ve bu Andlaşma'nın 2. maddesi ile Boğazlar'ın, barış zamanında, savaş gemilerine kapalılığı ilkesi teyit edilmiş, ancak Osmanlı Devleti'ne, lüzum gördüğü takdirde, barış zamanında Boğazlar'ı müttefik devletlerin savaş gemilerine açma yetkisi tanınmıştır[22].

Boğazlar'ın yabancı savaş gemilerinin geçişine kapalı tutulmasını öngören "*Osmanlı İmparatorluğu'nun Kaide-i Kadimi*" zamanın büyük devletlerinin çıkarlarını uzlaştırabilmesi nedeniyle Birinci Dünya Savaşı'na kadar uygulanmıştır[23].

2.2. Lausanne(Lozan) Antlaşması Dönemi

Lozan[24] Barış Antlaşması, 24 Temmuz 1923 tarihinde Britanya İmparatorluğu, Fransa, İtalya, Japonya, Yunanistan, Romanya, Sırp-Hırvat-Sloven Devleti, ve Türkiye Cumhuriyeti tarafından imzalanmıştır[25]. Antlaşma'nın 143. maddesi gereğince; bir yandan Türkiye, öte yandan Britanya İmparatorluğu, Fransa, İtalya, Japonya ya da onların arasından üçü, onay belgelerini depositer devlet olan Fransa'ya sunar sunmaz ilk sunuş tutanağı düzenlenecek ve bugün onu onaylamış olan âkit taraflar arasında yürürlüğe girecektir. Bu şart, 16 Ağustos 1924 tarihinde gerçekleşmiştir.[26]

---

[19] Erim, **a.g.e.,** s.355.
[20] **a.e.,** s.341.
[21] Erim, **a.g.e.,** s.369.
[22] Toluner, **Milletlerarası Hukuk Ders…,** s.161, Belik, **a.g.e.,** s.12.
[23] **A.y,** İnan, **a.g.e.,** s.19.
[24] İsviçre'nin bir kenti olan Lozan'ın özgün yazılışı şöyledir: "*Lausanne*". Çalışmanın bundan sonraki bölümünde "*Lausanne*" yerine Türkçe okunuşu tercih edilerek "Lozan" kelimesi kullanılacaktır.
[25] İmza töreniyle ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Seha L.Meray, **Lozan Barış Konferansı-Tutanaklar, Belgeler,** İkinci Takım, C.I., Kitap II, Ankara, y.y., 1973, s.267-270. Aslında Konferans'ta, Barış Antlaşması ve O'na bağlı olarak uygulamalarına ilişkin yani onu bütünleyen 17 "*Senet (Sözleşme, Protokol, Bildiri)*" imzalanmıştır.
[26] Türkiye, onay belgesini 11 Mart 1924, İngiltere, İtalya ve Japonya ise 6 Ağustos 1924 tarihinde Fransa Dışişleri Bakanlığı'na saklanmak üzere sunmuştur. Uçarol, **a.g.e.,** s.694.

Bu Antlaşma'nın 23. maddesi ile Türk Boğazları'nda savaş ve barış zamanlarında, denizden ve havadan geçiş serbestliği ilkesi benimsenmiştir[27]. Bu ilke doğrultusunda da Lozan Barış Antlaşması'nın içinde bulunan 'Boğazlar Rejimine İlişkin Sözleşme' imzalanmıştır. İmzacı taraflar; Britanya İmparatorluğu, Fransa, İtalya, Japonya, Bulgaristan, Yunanistan, Romanya, Rusya[28], Sırp-Hırvat-Sloven Devleti ve Türkiye'dir[29]. Geçiş rejiminin ayrıntılarının karara bağlandığı bu Sözleşme, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin geçici olarak yürürlüğe girdiği 15 Ağustos 1936 tarihine kadar yürürlükte kalmıştır[30]. Lozan Barış Antlaşması ve O'nun 23. maddesi ise halen yürürlükte olup, Türk Boğazları'na ilişkin olarak geçiş rejimini kısmen düzenleyen bir ilkeyi barındırmaktadır. Bu maddeden sonra ve ona dayanarak; konuya ilişkin olarak yapılmış olans ve yapılabilecek olan sözleşmeler ise geçiş rejiminin ayrıntılarının belirlendiği yani geçiş rejimini tamamen antlaşma hükümlerine bağlayan bir sözleşme hüviyetindedir.

2.2.1. Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde Savaş Gemileri İle İlgili Hükümler

LBS[31] 20 madde ve geçişe ilişkin kuralları barındıran 1 Ek'ten müteşekkildir. Bu Ek, Sözleşme ile aynı hukuki değeri haizdir[32]. Sözleşme'nin "*Ticaret Gemi ve*

---

[27] Bu Antlaşma'nın 23.maddesi şu şekildedir: "*Akit yüksek taraflar, Boğazlar rejimine ilişkin bugün yapılmış Sözleşme'de açıklandığı üzere, Çanakkale Boğazı'nda, Marmara Denizi'nde ve Karadeniz Boğazı'nda denizden ve havadan, gerek barış, gerek savaş zamanlarında özgürce geçiş ve gidiş-geliş ilkesini kabul ve açıklama konusunda anlaşmışlardır. Bu Sözleşme, buradaki Âkit taraflar için, işbu Antlaşma'da yazılmış olsa idi onun sahip olacağı güç ve değerin tıpkısına sahip olacaktır.*" Soysal, **a.g.e..** s.100.

[28] Rusya ve Bulgaristan her ne kadar "*Boğazlar Rejimine İlişkin Sözleşme*" ye taraf olsalar da Lozan Barış Antlaşması'na taraf değillerdir. Konferans'ın 17 Temmuz 1923 tarihli oturumunda; Rusya'nın bu Sözleşme'yi imzalamak istemesi durumunda, Lozan'a temsilci göndermeye çağrılmasına ya da Sözleşme'yi, 14 Ağustos 1923 tarihine kadar İstanbul'da imzalayabilmesine karar vermiştir. Rusya da, bu karar doğrultusunda LBS'yi imzalamayı 24 Temmuz 1923'ten sonraya bırakmış ve Lozan'daki imza törenine katılmamıştır. Bkz. Meray, **a.g.e.,** s.193.

[29] Bu devletlerden Rusya ve Sırp-Hırvat-Sloven Krallığı Sözleşme'yi imzalamalarına rağmen onaylamamıştır. Gündüz, **a.g.e,** s.472, Toluner, **Milletlerarası Hukuk Ders…,** s.164 dipnot 190.

[30] LBS ile askersizleştirilmesine karar verilmiş olan Boğazlar Bölgesi'nin, Montrö Sözleşmesi'ne Ek Protokol ile, 15 Ağustos 1936 tarihi beklenmeden, bu Sözleşme'nin imza tarihi olan 20 Temmuz 1936 itibariyle yeniden askerleştirilmesine karar verilmiştir. Dolayısıyla LBS'nin konuya ilişkin maddeleri, 20 Temmuz 1936 tarihinde yürürlükten kalkmıştır.

[31] Asıl adı "*Boğazlar Rejimine İlişkin Sözleşme*" dir. Fakat Lozan Boğazlar Sözleşme(LBS)'si olarak bilinmektedir. Müteakip dipnotlarda kısaca LBS olarak ifade edilecektir. Sözleşme'nin güncel Türkçe metni için bkz. Soysal, **a.g.e.,** s.148-159.

[32] Soysal, **a.g.e.,** 100 ve Toluner, **Milletlerarası Hukuk Ders…,** s.163.

Uçakları İle Savaş Gemi ve Uçaklarının Boğazlar'dan Geçişine İlişkin Kurallar" başlıklı bu Ek'inin (2) numaralı kuralı savaş gemilerinin geçişine ilişkindir.

LBS; (2) numaralı kuralın ilk fıkrasında geçtiği üzere "*yardımcı gemiler, asker taşıma gemileri, uçak taşıyan gemiler, ve askerî uçaklarla birlikte, savaş gemileri*[33]" nin geçiş rejimini;

a. Barış zamanı,

b. Türkiye'nin tarafsız[34] olduğu savaş zamanı,

c. Savaş zamanında Türkiye savaşan devlet ise;

durumlarını dikkate alarak düzenlemiştir[35].

Barış zamanında; bayrak farkı gözetmeksizin, herhangi bir işlem yapılmaksızın ve hiçbir vergi/harç alınmaksızın savaş gemilerine de gece ve gündüz tam geçiş serbestisi tanınmış, ancak buna birtakım kısıtlamalar getirilmiştir. Devletler her zaman ve her durumda her biri 10000 tonu geçmeyen, sayısı 3'ü aşmayan bir kuvveti Karadeniz'e gönderebilecek, fakat daha büyük bir kuvvet göndermek isterlerse bu kısıtlamalar kapsamında bir devletin Karadeniz'e gitmek üzere geçirebileceği en büyük kuvvet, geçiş esnasında Karadeniz'e kıyıdaş devletlerden donanması en kuvvetli devletten az olacaktır. Boğazlar'dan geçen gemilerin sayısı yüzünden Türkiye hiçbir şekilde sorumlu olmayacaktır[36].

Savaş zamanında Türkiye tarafsız bir devlet ise; savaş gemileri için gece ve gündüz geçiş serbestisi sürecektir. Yukarıda geçen kısıtlamalar savaşan devletlerin savaşanlık haklarına zarar verecek şekilde uygulanmayacaktır. Tarafsız devlet sıfatıyla Türkiye'nin hak ve ödevleri geliş gidişi engelleyecek tedbirler alması konusunda Türkiye'yi yetkili kılmayacaktır. Bununla birlikte savaşan ülke gemilerinin Boğazlar Bölgesi'nde yakalama, çatışma, arama ve denetim hakkı kullanmaları ile düşmanca harekette bulunmaları yasaktır. Savaş gemilerine yiyecek

---

[33] Bu sınıflandırmaya denizaltılar da dâhildir.
[34] İleride görüleceği gibi Montrö Boğazlar Sözleşmesinde bu durum "*tarafsız*" yerine "*savaşan devlet olmadığında*" şeklinde ifade edilmiştir. İki durum arasında hukukî farklılık söz konusudur. Bkz. sf. 43 dipnot 60.
[35] LBS Md.2 K.2.
[36] LBS Md.2 K.2-a/1,2,3.

alma ve onarımlarda 1907 tarihli "*Deniz Savaşında Tarafsızlığa İlişkin 13.La Haye Sözleşmesi*" hükümleri uygulanacaktır[37].

Savaş zamanında Türkiye savaşan bir devlet ise; tarafsız askerî gemiler için barış zamanına ilişkin hükümler aynen uygulanacaktır. Düşman gemileriyle uçaklarının Boğazlar'ı kullanmasına yönelik Türkiye'nin alacağı tedbirler, tarafsız gemilerin geçiş serbestliğine zarar vermeyecek nitelikte olacak, bu gemilere gerekli talimat ve kılavuzlar sağlanacaktır.

Denizaltıların geçişi ve diğer kurallar; Sözleşme Ek'inin (3) numaralı kuralı denizaltıların geçişine ilişkin özel hükümdür. Buna göre denizaltılar;

a. Türkiye ile barış durumunda bulunan devletlere ait olmak[38];

b. Ancak su yüzünden geçmek[39],

Şartıyla Boğazlar'dan geçebilirler.

Akdeniz'den gelirken Çanakkale Boğazı girişinde, Karadeniz'den gelirken İstanbul Boğazı girişinde yabancı bir deniz kuvvetinin komutanı, komutası altındaki gemi sayısını ve adını durmak zorunda olmaksızın Türkiye tarafından belirlenen işaret istasyonlarına bildirecektir. İstasyonların belirlenmesine kadar geçen sürede, geçiş serbestliği etkilenmeyecektir[40].

Savaş gemileri hasar ve deniz durumu dışında geçişleri için gerekli olan zamandan fazla Boğazlar'da kalmayacaklardır[41].

Bu Sözleşme hükümleri; gemilerin, savaş gemilerinin ve uçakların Boğazlar'dan geçişlerine uygulanacaktır. Ancak Türkiye ile Karadeniz Devletleri'nin limanlarını/hava alanlarını aynı anda ziyaret edecek bir devletin savaş gemileri ile uçaklarının sayısını/kalış sürelerini belirleme hakkına mani olmayacaktır[42].

İçlerinde veba, kolera veya tifüs olayları olan, ya da yedi gün içinde bu tür olaylar çıkmış olan veya beş günden az bir zaman içinde bulaşık bir limandan

---

[37] LBS Md.2 K.2-b.
[38] Türkiye ile savaşan devletlerin denizaltıları Boğazlar'dan geçemezler.
[39] LBS Md.2 K.3-a.
[40] LBS Md.2 K.3-b.
[41] LBS Md.2 K.3-c/4.
[42] LBS Md.2 K.3-c/5a,5b.

ayrılmış olan savaş gemileri, karantinalı olarak geçiş yapacaklardır. Bu gemiler Boğazlar'da hastalığı bulaştırma olanağını kaldırmak üzere tüm imkânlarını kullanarak koruma tedbirlerini almakla yükümlüdürler.[43] Boğazlar'da limana uğrayacak olan savaş gemileri, bu limanda uygulanabilir uluslararası sağlık hükümlerine bağlı olacaklardır[44].

2.2.2. Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin Türkiye Açısından Değerlendirilmesi

Bu Sözleşme'nin en tehlikeli yanı, askerlikten arındırma ile ilgili hükümleri ile savaş gemilerine karşı kısıtlamaların yetersiz oluşudur. Çünkü, henüz savaşa girmemiş bir devletin donanmasının baskın tarzında Boğazlar'dan geçme ihtimali mevcuttur. Her ne kadar gayri askerî bölgelerin yakınında ağır kara ve deniz topları bulundurulsa da, Türk kuvvetleri daha yetişemeden buraların elden çıkma ihtimali yüksektir. Ayrıca Türkiye'nin girmediği bir harpte bile savaş gemilerine geçiş serbestliği olduğundan, ülkenin istemeden savaşa girme tehlikesi de vardır. Bununla birlikte Boğazlar'dan yabancı gemilerin geçişine nezaret etmek için kurulan Uluslararası Komisyon'da Türkiye'nin egemenliğini sınırlamaktadır[45].

2.3. Montrö Sözleşmesi

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne geçmeden önce, aslında belirli bir süre/fesih imkânı öngörülmeden yapılmış olan LBS'den, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne giden süreci ele almakta fayda vardır. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin savaş gemilerini geçişine ilişkin maddeleri müteakip bölümlerde ele alınmıştır. Bu bölümde tarihsel sürece değinilmekle iktifa edilmiştir.

2.3.1. Montrö Boğazlar Konferansı

LBS, 13 yıl yürürlükte kalmış, bu süre zarfında Boğazlar'dan geçiş rejimine ilişkin olarak önemli sayılabilecek sorunlarla karşılaşılmamıştır. Fakat; İkinci Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde aşağıda ayrıntılarına değineceğimiz olaylar, Türk Boğazları'nda geçerli olan ve zaten içimize sinmeyen rejimin yeniden gözden

---

[43] LBS Md.2 K.6 fk.2.
[44] LBS Md.2 K.6 fk.5.
[45] Dursun Gök, **Atatürk Dönemi Dış Politika**, Tarih Ders Notları, 2003, (Çevrimiçi) http://farabi.selcuk.edu.tr/suzep/tarih/ders_notlari/bahar_yariyili/bolum_13/bolum13.html (10 Mart 2009).

geçirilmesi için fırsat doğurmuştur. Montrö Boğazlar Konferansı, bu ortamda gündeme gelmiş ve LBS'yi imzalamış Âkit Taraflarca yeni sözleşmenin esaslarını tespit edecek bir konferansın toplanması kabul edilmiştir.

2.3.1.1. Yeni Uluslararası Konjonktür(Geçerli Durum)

Türkiye'nin, LBS'deki, egemenliğini kısıtlayan birtakım hükümleri istemeyerek de olsa kabul etmiş olması, MC çerçevesinde oluşturulan kolektif güvenlik sisteminin işleyeceğine ve uluslararası düzeyde silahsızlanmanın gerçekleşeceğine inanmış olmasındandır[46].

MC'ye üye devletler, silahsızlanma konusunda birtakım yükümlülükler altına girmişlerdir. Uluslararası barışın sürdürülebilmesi için, üye devletler, ulusal silah güçlerini, hem ulusal güvenlikleri için zorunlu olan düzeyde tutmayı hem de ortak bir hareketin zorunlu kıldığı uluslararası görevleri yerine getirebilmek için yeterli olan düzeye indirmeyi kabul etmişlerdir[47]. MC Meclisi, her devletin coğrafi durumunu ve içinde bulunduğu özel şartları gözönünde tutarak, bu silah indiriminin planlarını hazırlayacaktır[48].

Bu hükümlerden hareketle, silahsızlanma çabaları büyük devletlerin ve MC'nin girişimleri ile hız kazanmıştır. 1922 yılında Washington'da Deniz silahlarının Sınırlandırılması Konferansı toplanmış ve Konferans sonunda iki antlaşma imzalanmıştır. Ardından, deniz silahlarına ilişkin olarak, 1930 yılında ABD, İngiltere ve Japonya arasında Londra Antlaşması imzalanmıştır. Böylece, deniz silahsızlanmasındaki çabalar büyük ölçüde başarıyla sonuçlanmıştır. Fakat, bu başarı kısa ömürlü olmuş ve 1931 yılından sonra deniz ve kara silahlarında yarış yeniden başlamıştır[49]. Bunlardan daha önemli olan ve silahsızlanmanın temelini oluşturan kara silahlarının sınırlandırılması çabalarında ise hemen hemen hiçbir başarı sağlanamamıştır.

1920 yılında MC Misakı'nın 8. maddesine uygun olarak bir Sürekli Danışma Kurulu kurulmuş olmasına rağmen, silahsızlanma görüşmeleri ancak 1925 yılındaki

---

[46] Fahir Armaoğlu, **20.yy. Siyasi Tarihi,** C.I, Ankara, Tismat, 1991, s.343.
[47] MC Misakı Md.8/1.
[48] MC Misakı Md.8/2.
[49] Armaoğlu, **a.g.e.,** s.220.

Locarno Antlaşmaları'nın ortaya çıkardığı işbirliği havası ile başlayabilmiştir[50]. 1927 yılında Cenevre Konferansı ve 1932 yılında (1934 yılına dek) Cenevre Genel silahsızlanma Konferansı yapılmışsa da, bütün bunlar dünyadaki silahlanma yarışını durdurmada yetersiz kalmıştır[51]. Almanya, 1934 yılından itibaren hızla silahlanmaya başlamıştır. Hitler, 1935 yılının Mart ayında, Versailles Antlaşması hükümlerince yasaklanmış olmasına rağmen, Almanya'da zorunlu askerlik sistemini uygulamaya koymuş ve 1936 yılında Ren bölgesini silahlandırmaya başlamıştır[52].

Türkiye'nin, LBS ile getirilen rejimi kabul etmesinin bir diğer nedeni olan kolektif güvenlik sistemi; Birinci Dünya Savaşı'nın ardından oluşturulan düzeni değiştirme yanlısı devletlerin(Revizyonist) saldırgan tutumları karşısında bekleneni verememiştir[53]. 1933 yılında Japonya, Mançurya'ya saldırmış, fakat MC; Misakı'nda yer alan yaptırımları uygulamakta aciz kalmıştır. Böylece, Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra rastlanmayan "*kuvvet politikası*" yeniden ortaya çıkmıştır[54]. 1935 yılına gelindiğinde ise, İtalya, MC üyesi Habeşistan'a saldırmış, Cemiyet, almış olduğu zorlama önlemlerine rağmen Habeşistan'ın işgaline engel olamamıştır[55].

İşte bu nedenlerden ötürü, 1936 yılında netleşen yeni uluslararası konjonktür, Birinci Dünya Savaşı sonrası ortaya çıkan koşullardan çok farklıdır. Çünkü, düzeni değiştirme yanlısı devletler, bu tarihe gelindiğinde, gerek kolektif güvenlik sistemini, gerekse silahsızlanma girişimlerini baltalamayı başarmışlardır. Dünya, artık yeni bir savaşın eşiğindedir.

2.3.1.2. Türkiye'nin 1936 Yılına Dek Yaptığı Diplomatik Girişimler

Türkiye, 1923 yılında kabul edilen LBS'nin getirdiği rejimi değiştirebilmek ve bir uluslararası konferansta, yeni bir rejim oluşturabilmek için 1933 yılından itibaren birtakım diplomatik girişimlerde bulunmuştur[56]. İlk kez; 1933 yılında Londra'da yapılan silahsızlanma konferansında, LBS'nin, Çanakkale ve İstanbul Boğazları'nın kıyıları ile Marmara Denizi'ndeki adaları (İmralı hariç) askerden ve silahtan

[50] Armaoğlu, **a.g.e.,** s.224.
[51] İnan, **a.g.e.**, s.42.
[52] Oral Sander, **Siyasi Tarih 1918-1994,** Ankara, İmge Kitapevi, 1994, s.44.
[53] İnan, **a.g.e.,** s.43.
[54] Sander, **a.g.e.,** s.62.
[55] İnan, **a.g.e.,** s.45.
[56] **A.e.,** s.43.

arındıran hükümlerinin kaldırılmasını istemiş, ancak bu istek, Konferans'ın konusuyla doğrudan ilgili görülmediği için dikkate alınmamıştır[57].

Daha sonra, MC Konseyi'nin Almanya ile ilgili olarak yaptığı olağanüstü toplantıda, 17 Nisan 1935 tarihinde konuşan Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras, Boğazlar Bölgesi'nin silahsızlandırılmasıyla ilgili hükümlerin, Türkiye'nin güvenliğini zayıflattıkları gerekçesiyle, kaldırılmasını talep etmiştir. LBS'den memnun olmayan ve bu Sözleşme'yi o tarihe dek onaylamamış olan Sovyetler Birliği, Türkiye'nin talebine olumlu bakmış, ancak İngiltere, Fransa ve İtalya delegeleri, bu sorunun görüşülmekte olan konu ile doğrudan ilgili olmadığını ileri sürerek, Türkiye'nin talebini reddetmişlerdir[58].

Türkiye, bu yöndeki talebini 1935 yılının Mayıs ayında Balkan Paktı Konseyi'nin Bükreş toplantısında, Eylül ayında ise MC Genel Kurulu'nda tekrarlamış, fakat bunlardan da bir sonuç alamamıştır. Türkiye, tek taraflı bir oldu bitti gerçekleştirmek yerine, her fırsatta görüşünü savunmuş ve barışçı yollardan Sözleşme'yi değiştirmeyi denemiştir. MC'nin; Habeşistan'a saldırdığı gerekçesiyle İtalya'ya karşı zorlama önlemleri aldığı Kasım 1935'teki toplantıları sırasında talebini tekrarlayan Türkiye, sonunda olumlu bir hava meydana getirmeyi başarmıştır.[59].

2.3.1.3. Türkiye'nin 10 Nisan 1936 Tarihli Notası

Türkiye, LBS'ye taraf olan devletlere, 10 Nisan 1936 tarihinde bir nota göndermiş ve bu Sözleşme ile Türk Boğazları için geçerli kılınan rejimin günün koşullarına uygun olmadığını belirterek, yeni bir rejim saptanması için uluslararası bir konferans toplanmasını talep etmiştir[60]. Söz konusu talep uluslararası hukuk açısından *rebus sic stantibus*[61] ilkesine dayandırılmıştır. Türkiye'nin göndermiş olduğu notada genel olarak şu noktalar üzerinde durulmuştur:

---

[57] Armaoğlu, **a.g.e.,** s.343.
[58] **A.y.**
[59] İnan, **a.g.e.,** s.44.
[60] Nota'nın tam metni için bkz.: Dışişleri Bak.Eğt.Mer.Başkanlığı, **Türk Boğazları ile İlgili Temel Metinler,** Ankara Kasım 1994, s.26, Pazarcı, **a.g.e.,** s.182-183.
[61] **Rebus Sic Stantibus İkesi**(Koşullarda Köklü Değişiklikler): Bu ilke, antlaşmalar hukukunda, bir antlaşmanın uygulanmasının durdurulması ya da sona erdirilmesi için ileri sürülebilecek bir gerekçedir. Buna göre, eğer bir antlaşma yapılırken geçerli olan ve tarafların bu antlaşma ile

-Lozan Antlaşması'nın yürürlüğe girdiği 1923 yılından bugüne, Avrupa'daki durum siyasal ve askerî bakımlardan büsbütün değişmiştir. O tarihte Avrupa silahsızlanmaya doğru gitmekte ve Avrupa'nın siyasi örgütleri, uluslararası taahhütlerde şekillenen hukukun üstünlüğü ilkesi üzerine kurulmaktadır. Ayrıca, kara, deniz ve hava kuvvetleri çok daha az korkulacak niteliktedir. 1936 yılına gelindiğinde, Karadeniz'de durum güven verici bir barış havası içerisine girmiş, ancak Akdeniz belirsiz bir hal almıştır. Avrupa her açıdan(kara, deniz, hava) silahlanma yolundadır[62].

-LBS'nin 18. maddesi ile MC Misakı'nın 10. maddesine dayanan güvence sistemi artık işlemez hale gelmiştir; bu nedenle, etkili ve pratik bir garanti olmaksızın, ülkenin bir bölümü (Boğazlar Bölgesi) üzerindeki Türk egemenliğinin azalması kabul edilemez.

-LBS, sadece barış ve savaş durumuna uygulanabilecek hükümler içermektedir. Bunun dışındaki durumları düzenlememektedir. Oysa, Sözleşme "*pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi*"[63] durumuna ilişkin hükümleri de içermelidir. Böylelikle Türkiye'ye yasal savunma hakkı da tanınmış olacaktır[64].

-Lozan Antlaşması'nı imzalayan devletlerin istekleri dışında ortaya çıkan koşullar, iyi niyetle ortaya konulmuş olan hükümleri işlemez hale getirmiştir. Bu nedenle Türkiye, Boğazlar rejimini düzenlemeyi amaçlayan antlaşmaların yakın bir zamanda yapılması için görüşmeye hazırdır.

---

bağlanmalarının ana gerekçesini teşkil eden koşullarda, tarafların önceden kestiremeyecekleri köklü bir değişiklik meydana gelmişse, o zaman bu antlaşmanın sona erdirilmesi ya da uygulamasının durdurulması için bir "*neden*" oluşmuş demektir. Taraflardan birinin, bu ilkeden yararlanabilmesi için, koşullarda meydana gelen değişiklik sonucunda tarafların bu antlaşmadan doğan yükümlülüklerinde radikal bir farklılık yaşanmış olması gerekir. Bu ilkeye iki istisna getirilmiştir: 1-Söz konusu antlaşma bir sınır saptıyorsa, bu antlaşmanın sona erdirilmesi ya da uygulanmasının durdurulabilmesi için bu ilkeden yararlanılamaz;2-Eğer taraflardan biri, kendi yükümlülüklerini yerine getirmeyerek koşulların değişmesine neden olmuşsa, bu ilkeden yararlanamaz (Bkz. 1969 VAHS md.62). Öğretide egemen olan görüşe göre, koşullardaki köklü değişiklikten zarar gören taraf, *rebus sic stantibus* ilkesini ileri sürerek tek taraflı olarak antlaşmaya son verme ya da uygulanmasını durdurma hakkını doğrudan kullanamaz. Bu nedenle, zarar gören taraf, ya öteki taraf ile yeni bir antlaşma yapmak ya da uyuşmazlığı barışçı yollardan çözmeye çalışmak zorundadır. Pazarcı, **a.g.e.,** s.206. Sözleşme'nin değiştirilmesi için bu ilke ileri sürülmüştür; çünkü LBS'nin kendisi Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nden farklı olarak değiştirilmesi konusunu düzenlememiştir.

[62] Dışişleri Bakanlığı, **a.g.e.,** s.28.

[63] Nota metninde böyle bir tabir yoktur. Ancak, böyle bir anlam çıkarmak mümkündür.

[64] İnan, **a.g.e.,** s.48.

Türkiye'nin bu nota ile ileri sürdüğü argümanlar, o dönemin koşullarına göre, Türkiye'yi haklı kılacak niteliktedir. Zira; LBS'nin md.18 fk.2'si uyarınca; geçiş özgürlüğüne, Boğazlar'da askersizleştirilmiş bölgelerin güvenliğine aykırı durumların MC'nin kararlaştıracağı tüm araçlarla önlenmesi ve bertaraf edilmesi "*Âkit Taraflara ve, her durumda Fransa, Büyük Britanya, İtalya ve Japonya*"'ya yüklenmiştir. Oysa, garantör konumundaki bu dört devletten İtalya, 1935 yılında Habeşistan'a saldırmış ve İngiltere ile Fransa'nın etkili bir politika uygulayamamaları sonucu, bu ülkeyi işgal etmiştir(1936). Japonya ise, daha 1931 yılında Mançurya'yı işgale girişmiştir[65].

Türkiye'nin ülkesinin bir kısmını, dışardan gelebilecek tehlikelere karşı korumakla görevlendirilmiş olan devletlerin bir bölümü, düzeni değiştirme yanlısı bir tavır sergileyerek MC sistemini hiçe saymışlardır. Güvence mekanizmasını "*her durumda*" işletecek olan devletlerin, kendi aralarında "*süregelen düzeni korumaya meyilli olan(statükocu)*" ve "*düzeni değiştirme yanlısı(revizyonist)*" olarak ikiye bölünmüşken, birlikte hareket ederek Türkiye'nin bu hassas bölgesini koruyacaklarını düşünmek mümkün değildir. Bu nedenle Türkiye, Boğazlar Bölgesi'nin yeniden askerselleştirilmesi konusunda ısrar etmiştir. Böylece Türkiye, *rebus sic stantibus* ilkesinden yararlanarak Montrö Konferansı'nın toplanmasını sağlamıştır[66].

2.3.1.4. Türk Notasının Olumlu Karşılanma Nedenleri

Bilindiği gibi, Sovyetler Birliği LBS ile getirilen rejimden memnun değildir. Ve bu yüzden Sözleşme'yi onaylamamıştır. Bu devlet, Boğazlar rejiminde kendi lehinde değişiklikler yapabileceğini düşünerek, Türkiye'nin önerisini desteklemiştir[67].

Bulgaristan, Türkiye'nin Boğazlar'ı sıkı biçimde denetim altında tutmasını istememekle birlikte, Türk girişiminin, kendisinin de Neuilly Antlaşması'nın silahtan arındırma ile ilgili hükümlerini değiştirmesine olanak sağlayacağını umduğundan,

---

[65] Sander, **a.g.e.,** s.62.
[66] Pazarcı, **a.g.e.,** s.206.
[67] İnan, **a.g.e.,** s.48.

yeni rejim girişimine karşı çıkmamıştır. Yunanistan, Romanya ve Yugoslavya ise, Balkan Paktı nedeniyle Türkiye'ye destek olmuşlardır.

Avrupa'daki mevcut duruma ve barış antlaşmalarına dokunulmasına karşı olan Fransa, 1935 Antlaşması ile Sovyetler Birliği ile dostluk ve ittifak bağları kurduğundan, Moskova'nın istediği bir değişikliğe engel olmak istememiştir.

LBS'nin mimarı olan İngiltere ise, Akdeniz'deki İtalyan tehdidine karşı Türkiye'yi kendi yanına çekmek istediğinden Türk önerisini olumlu karşılamıştır.

LBS'nin değiştirilmesi önerisine tepki, Avrupa'nın düzeni değiştirme yanlısı devleti İtalya'dan gelmiştir. İtalya'nın söz konusu öneriye, Habeşistan(Etiyopya)'a saldırısı nedeniyle MC tarafında kendisine karşı uygulanan zorlama önlemlerine Türkiye de katıldığından, bu ülkeyi cezalandırmak için karşı çıktığı düşünülmektedir[68].

2.3.1.5. Konferans'a Katılan Tarafların Görüşleri

Montrö Konferansı, İtalya hariç, LBS'ye taraf olan tüm devletlerin temsilcilerinin katılımıyla 22 Haziran 1936 tarihinde toplanmıştır. Türk Hükümeti, 23 Haziran 1936 tarihinde LBS'nin yerine geçmek üzere bir sözleşme tasarısı sunmuş, bu tasarı üzerinde 6. oturumun başına dek (6 Temmuz 1936) görüşmeler yapılmıştır[69]. İngiltere, bu tasarının görüşülmesi sırasında Karadeniz'e kıyısı olan ve olmayan devletler arasında ortaya çıkan çıkar çatışmalarını yumuşatmak için, 4 Temmuz 1936 tarihinde-Türk tasarısının değiştirilmiş bir şekli olan- yeni bir tasarı sunmuştur. Bu tasarı, birtakım değişikliklere uğrayarak kabul edilmiş ve 20 Temmuz 1936 tarihinde de imzalanmıştır[70].

Konferans'ta, Türk Hükümeti'nce önerilen ve 13 maddeden oluşan tasarının, LBS'ye göre en belirgin farkı, 9. maddesinde ortaya çıkmaktadır. Tasarının 9. maddesi, "*Türkiye kendisini bir savaş tehdidi altında sayarsa, imzacı devletlere ve*

---

[68] İnan, **a.g.e.,** s.48, Soysal, **a.g.e.,** s.494.
[69] Meray-Olcay, **a.g.e.,** s.49-85.
[70] İnan, **a.g.e.,** s.53. Bu tarihte imzalanan Sözleşme ile tesis edilen yeni rejim Sözleşme'ye Ek Protokol gereğince 15 Ağustos 1936 tarihinde geçici olarak, 9 Kasım 1936 tarihinde ise md.26 fk.5 gereğince 6. tasdik belgesinin Fransa'ya tevdi edilmesi sonrası zabıtname düzenlenmesi ile kesinlikle yürürlüğe girmiştir. F.Erkin, **Türk Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi,** Ankara, Beşnur Matbaası, 1968, s.100.

MC'ye bildirerek Sözleşme'nin 8. maddesini uygulama hakkını kullanabilecektir" demektedir[71]. Yani, Türkiye böyle bir durumda, savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişini kendi iznine bağlamak istemektedir.

Öte yandan Türkiye'nin bu tasarısında, Boğazlar'ın yeniden askerselleştirilmesi ve Boğazlar Komisyonu'nun kaldırılmasına ilişkin hükümler yer almamıştır[72]. Türk Tasarısı'nda, ayrıca Boğazlar'ın uçaklara (sivil ve askerî) ve denizaltılara tamamen kapatılması önerisi de bulunmaktadır. Öte yandan, gerek barış gerekse Türkiye'nin tarafsız olduğu bir savaş zamanında, savaş gemileri(tonaj sınırlamaları saklı kalmak üzere) Boğazlar'dan serbestçe geçebileceklerdir. Ancak, Karadeniz'e kıyısı bulunmayan devletlerin bu denizde bulundurabilecekleri savaş gemisi tonajı ve süresi, Türk önerisinde bazı sınırlamalara (en fazla 28000 ton ve 15 gün) tâbi kılınmıştır.

Sovyetler Birliği'nin görüşü, gerek Boğazlar Bölgesi'nin yeniden askerselleştirilmesi, gerekse savaş gemilerinin geçişinin sınırlandırılması konularında, Türkiye'nin önerisi ile uyum içindedir. Ancak bu devlet, Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişte birtakım sınırlamalara tâbi olmasına sıcak bakmamıştır ve bu açıdan, sınırsız bir geçiş hakkı sağlama peşindedir. Moskova son olarak, bir savaş durumda (Türkiye tarafsız ise) kimi uluslararası yükümlülükleri ve MC'ce kararlaştırılan görevleri yerine getirecek savaş gemilerine, Türkiye'nin koşulsuz geçiş izni vermesini istemiştir. Bu davranışın ardından Almanya'dan gelecek olası bir tehdide karşı Fransa ile Sovyetler Birliği arasında yapılan karşılıklı yardım antlaşması yatmaktadır.[73]

İngiltere'nin, Türk Hükümeti'nce daha önce sunulanın değiştirilmiş bir biçimi olan 4 Temmuz 1936 tarihli Tasarısı, Türk önerisinden farklı olarak, LBS ile getirilen Boğazlar Komisyonu'nun kaldırılmasına karşı çıkmıştır[74]. Öte yandan, İngiltere, pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi durumunu ve bu durumda Türkiye'nin uygulayacağı rejimi kabul etmekle birlikte, MC Meclisi'nin bu kararı haksız bulması

---

[71] Meray-Olcay, **a.g.e.,** s.440.
[72] İnan'a göre, bu iki değişiklik, Türkiye'nin temel amaçlarından olduğuna göre, tasarıda bu konulara yer verilmemesi son derece akıllı bir yaklaşımdır. İnan, **a.g.e.,** s.53.
[73] Christos Rozakis, **Turkish Straits,** Netherlands, Martinus N Publishers, 1987, s.103.
[74] İngiliz Tasarısı md.21. Meray-Olcay, **a.g.e.,** s.451-452.

durumunda, Türk Hükümeti'nin söz konusu önlemleri kaldırmayı yükümlenmesini istemektedir[75]. Bu devlet, Boğazlar'dan savaş gemilerinin geçişi konusunda serbestlik ilkesini benimsemekle birlikte, Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin bu denizde bulundurabilecekleri savaş gemilerinin tonaj bakımından sınırlandırılmasından yana olmuştur[76].

Genel olarak bakıldığında Konferans'ta, Japonya tarafından desteklenen İngiltere'nin bir yanda, Karadeniz'e kıyısı bulunan devletler ve Fransa tarafından desteklenen Türkiye'nin ise diğer yanda yer aldığı söylenebilir. İngiltere, Karadeniz'in, Ortadoğu'daki İngiliz çıkarlarını tehdit eden bir güç kaynağı haline gelmesini engellemek istemiştir. Ve geçişte uygulanan sınırlamalardan kurtarılmış bir Rus Donanması'nın; Almanya'yı, İngiltere ile yapmış olduğu deniz antlaşmasını feshetme yönünde kışkırtmasından endişe duymuştur.

Neticede bu Sözleşme için toplanan Konferans'a, İtalya haricinde LBS'ye taraf tüm devletler katılmış ve bu devletlerce imzalanmıştır. İtalya ise, daha sonra Sözleşme'ye taraf olmuştur.

2.4. Montrö ve Lozan Boğazlar Sözleşmelerinin Mukayesesi

LBS'nin hükümlerine genel olarak ve kısaca değindikten sonra ve Montrö Boğazlar Sözleşme'sinin ilgili maddelerine girmeden önce, konu bütünlüğünü sağlamak ve LBS ile yakın bir karşılaştırmada bulunabilmek adına, her iki Sözleşme'nin mukayesesine; tezin, tarihi sürecin ele alındığı bu bölümde yer verilmiştir.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi[77], Türkiye'nin Boğazlar Bölgesi'ndeki egemenlik haklarını yalnızca geçiş ve ulaştırma konusunda sınırlamaktadır[78]. Sözleşme'de düzenlenmeyen konularda ise, örneğin; yargı yetkisi, deniz kirlenmesinin önlenmesi,

---

[75] İngiliz Tasarısı md.18. Meray-Olcay, **a.g.e.,** s.450-451.
[76] İnan, **a.g.e.,** s.55.
[77] Fransızca orijinal metin için; **League of Nations, Treaty Series**, Vol. CLXXIII, p. 213. Resmi Türkçe metin için; **Düstur III. Tertip, c.17**, s.665-679. Sözleşme'nin günümüz Türkçesindeki tam metni ve resmî gazetede yayınlanan kanun metni için bkz. EK 1. Olcay-Meray, **a.g.e.,** s.461-476.
[78] Toluner, **Milletlerarası Hukuk Ders…,** s.165, A. Nur Tütüncü, "*Denizde Güvenliğin Arttırılması ile İlgili Milletlerarası Hukuk Düzenlemelerinde Yeni Gelişmeler ve Türk Boğazları'ndan Geçişin Bu Çerçevede Değerlendirilmesi*", **Deniz Hukuku Sempozyumu Bildiri Metinleri, Tamamlayıcı Bilgiler, Soru ve Cevaplar,** Ankara, 21-22 Haziran 2004, s.5-8.

deniz trafiğinin serbestlik ilkesine zarar vermeden düzenlenmesi gibi konularda, Türkiye'nin yetkisini tanımaktadır. Boğazlar'dan geçiş konusunda özel bir rejim öngören Montrö rejimi, Türk Boğazları'nın esasen millî boğaz olma özelliğini muhafaza eden ve günümüzde milletlerarası ulaştırmada kullanılan diğer Boğazlar'dan geçiş rejimlerine kıyasla boğaz devletinin yetkilerini asgarî kısıtlayan bir rejimdir. Bu rejimde boğaz devleti olarak Türkiye'nin yetkisi esas, yetki kısıtlamaları istisnadır. Yetki kısıtlamaları milletlerarası ulaştırmanın serbest ve kesintisiz olması ilkesi çerçevesinde Türkiye'nin güvenliği[79] ve egemenliği en üst düzeyde hesaba katılarak getirilmiştir.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi, Boğazlar'ın Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlere tümüyle yasaklanmasını gerçekleştiremediğinden Sovyet güvensizliğinin sürmesine yol açmıştır.

Boğazlar'dan geçişte Türkiye'nin egemenliği ve güvenliğini en iyi sağlayan hükümler Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin içinde bulunmaktadır[80]. Birtakım değiştirme isteklerine karşın halen geçerli olması da bunu kanıtlar niteliktedir.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Türkiye'nin Boğazlar'da mutlak üstünlüğe sahip olması, yalnız Türkiye'nin güvenliğini sağlamakla birlikte Türk Dış Politikası'nın temel eğilimlerini de etkilemiştir. Türkiye gibi çıkarları bölgesel nitelikte olan bir devletin, Dünya'nın en önemli stratejik su yollarından birine egemen olması; Türkiye'nin bölgesel bir devletin ötesinde özene sahip olmasını gerektirmiştir. Boğazlar, Türkiye'yi Dünya'nın herhangi bir yerindeki olumsuz küresel gelişmelerden de etkilenecek duruma getirmiştir[81].

Lozan ve Montrö Boğazlar Sözleşmeleri mukayese edildiğinde, göze çarpan ilk husus; kuşkusuz Türkiye'nin egemenlik hakkı olan ancak Lozan'la askersizleştirilen bölgelerin Türk Hükümeti'nce yeniden ve dilediği şekilde askerleştirilmesi konusunda mutabakata varılmasıdır. Ayrıca, Boğazlar Komisyonu'nun görevine son

---

[79] Burada geçen güvenlik askerî güvenlik manasındadır. Doktrinde Sözleşme maddelerinde geçen "*güvenlik*" ifadesinin ise ulaşım güvenliğini de kapsadığı belirtilmektedir. Tahir Çağa, :"*Montreux Sözleşmesine Göre Ticaret Gemilerinin Boğazlar'dan Geçiş Serbestisi ve Güvenlik Prensipleri*", **Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi**, **Prof. Mahmut BELİK ve Prof. Dr. Tahir Çağa'ya Saygı Semineri,** İstanbul, Beta Yayınları, 1994, s.39.

[80] Bilsel, **a.g.e.,** s.3.

[81] Sander, **a.g.e.** , s.77.

verilerek bununla ilgili görev ve yetkilerin Türkiye'ye devredilmesi, Boğazlar'daki Türk egemenliğini arttıran diğer önemli olgudur. Bu iki husus, Türkiye'nin Boğazlar üzerinde ileride kullanacağı haklarını ve olası bir savaş durumunda Boğazlar'ın savunmasını etkileyecek en önemli unsurlardır. Montrö, uluslararası denetimi kaldırmakta ve Boğazlar askerleştirilerek Türkiye'nin egemenlik hakları yeniden sağlanmaktadır[82].

Her iki Sözleşme de, temel ilke olan 'geçiş serbestliği'ni kabul etmiş olmakla birlikte bu özgürlüğün sınırlandırılmasında Türkiye lehine büyük farklılıklar mevcuttur. Bu farklılıkları ele alırsak ;

LBS'de öngörülmeyen "*Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayması*" durumu; Türkiye'ye önleyici meşru müdafaa hakkına[83] dayanarak tedbir alma imkânı veren yeni bir düzenleme olarak Montrö'de yer almıştır.

Ticari gemilerde; Türkiye'nin savaşan durumunda olduğu zaman, Lozan'da ücretsiz olan zorunlu kılavuzluk hizmeti Montrö ile ücretli hale getirilmiştir. Sadece Montrö'de düzenlenen Türkiye'nin kendisini savaş tehdidi altında sayması durumunda, ticari gemilerin geçişine sınırlamalar eklenmiş, ancak burada zorunlu kılavuzluk hizmeti ücretsiz kılınmıştır[84].

Lozan ve Montrö Boğazlar Sözleşmeleri'nin barış zamanındaki savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişi ile ilgili hükümlerindeki sınırlamalar farklılık göstermektedir. LBS'de; geçiş yapan savaş gemilerinin toplam sayısı ile her birinin tonajı sınırlandırılmıştır. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde ise öncelikle tüm savaş gemileri; tip, tonaj, üzerlerindeki silahlar ve sürati baz alınarak sınıflara ayrılmış, her sınıf gemiye geçiş hakkı tanınmamıştır. Geçiş yapması uygun görülen sınıf gemiler

---

[82] Pazarcı, **a.g.e.**, s.327-328.

[83] Ayrıntılı bilgi için bkz. Fatma Taşdemir, **Uluslararası Terörizme Karşı Devletlerin Kuvvete Başvurma Yetkisi,** İstanbul, USAK Yayınları, Nisan 2006.

[84] LBS Md.2 Ek (1)-c; MBS Ek (I) Md.6. Aslında; Türkiye'nin kendini pek yakın savaş tehdidi altında saydığı halde, ticaret gemilerinin geçişini düzenleyen MBS Md.6'da "*kılavuzluk hizmetinin mecbur tutulabileceği fakat ücrete bağlı olmayacağı"* ifadesi yer alırken; Türkiye'nin muharip olduğu savaş zamanında ticaret gemilerinin geçiş rejimini düzenleyen MBS Md.5'de klavuzluk hizmetinin ücretli olarak mecbur tutulabileceğine ilişkin açık bir ifade bulunmamaktadır. Fakat yukarıda geçen MBS Ek (I) Md 6 'da dolaylı yoldan kılavuzluk hizmetinin zorunlu tutulabileceği ve ücrete tabi kılınabileceği sonucu çıkarılmaktadır. Toluner, **Milletlerarası Hukuk Ders…,** s.169.

ise ayrıca toplam tonaj ile sayı sınırlamasına tâbi tutulmuştur. Bunun yanında Türkiye dışında ülkeler savaş gemilerinin geçişlerini önceden bildirmek zorunda bırakılmıştır. Boğazlar'dan geçiş zamanı Lozan'da gece ve gündüz iken Montrö'de yalnızca gündüz olarak belirlenmiştir. Bununla birlikte Montrö Boğazlar Sözleşmesi, savaş gemilerinin geçişi ile ilgili sınırlamalarda Lozan'dan farklı olarak Karadeniz'e kıyıdaş devletlere birtakım imtiyazlar tanımıştır. Örneğin; barış zamanında; sadece Karadeniz devletlerinin hattıharp gemilerinin, bazı koşullarla Boğazlar'dan serbestçe geçmesi kabul edilmiştir[85].

İki Sözleşme, Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin bulundurabileceği gemilerin sınırlandırması açısından da büyük farklılıklar göstermektedir. Öncelikle Lozan'da; Karadeniz'de bulundurulabilecek gemi tonajı, kıyıdaş devlet donanmalarının en kuvvetlisinden az olacak şeklinde hükme bağlanmıştır. Montrö'de ise Karadeniz'deki en büyük filonun hesabı ayrıntılı olarak belirlenmiş, Karadeniz'de bulundurulabilecek kıyıdaş olmayan devlet kuvveti; istisnaları dışında, Karadeniz'deki en büyük donanmaya oranla 30000 ile 45000 ton arasında olacak şekilde düzenlenmiştir. Ayrıca Montrö'de bu gemilerin Karadeniz'de kalma süresi de sınırlandırılmıştır[86].

Savaş zamanında Türkiye tarafsızsa; LBS'de tüm savaş gemilerine tanınan özgürlük, Montrö'de savaşan devlet gemilerine tanınmamıştır.

Türkiye savaşta ise veya kendini pek yakın savaş tehdidi altında sayarsa; savaş gemilerinin geçişini yasaklayabilecek, sadece tehdit altında iken Karadeniz'de bulunan ve savaşmayan ülke gemilerinin geri dönüşüne izin verilecektir.

Lozan'da sivil uçaklar, ticari gemilerle aynı statüde iken Montrö'de ön bildirim veya tarifeli uçaklarda genel ön bildirim koşuluyla Türkiye'nin belirleyeceği yoldan geçiş yapacaklardır. Montrö Boğazlar Sözleşmesi, Lozan'dan 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 Hükümeti'ne bırakılmıştır.

---

[85] MBS Md.11.
[86] MBS Md.18/2.

Lozan'da, Türkiye ile barışta olan ülke denizaltıları su üstünden geçiş özgürlüğüne sahip iken; Montrö'de, sadece kıyıdaş devletlere has olmak üzere ve bildirimle, dışarıda yaptırdıkları denizatlıları Karadeniz'e veya onarıma gidenleri Akdeniz'e gündüz su üstünden geçirebileceklerdir[87].

Montrö'de, Sözleşme'nin yürürlük süresi, yürürlüğün uzaması, değiştirilmesi ve feshi konuları hükme bağlanmıştır. Burada dikkat edilecek husus Montrö'de serbest geçiş ilkesinin süresiz olarak kabul edilmiş olmasıdır. Sözleşme ise 20 yıl süreli olup, feshi âkit devletlerden gelecek ön bildirime bağlanmıştır. Bu ön bildirim sonrası Sözleşme'nin iki yıl daha geçerliliği vardır[88].

[87] LBS Md.2 Ek (3)-a; MBS Md.12
[88] MBS Md.18 fk.3.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

SAVAŞ GEMİLERİNİN GEÇİŞ REJİMİ

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne giden tarihi sürece değindikten sonra konumuz olan savaş gemilerinin geçiş rejimine girebiliriz. Bu noktada, öncelikle Montrö Boğazlar Sözleşmesi savaş gemilerinin geçiş rejimi zaviyesinden değerlendirmeye tabi tutulacak; müteakiben, Sözleşme'de geçen savaş gemi sınıfları ve geçiş rejiminin ayrıntıları ele alınacaktır.

3.1. Değerlendirme

Toplam 5 Kesim, 29 madde, 4 Ek ve 1 Protokol'den[1] oluşan Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Kesim II'si Savaş Gemileri[2]'ne ayrılmıştır. Bu kesim, Sözleşme'nin omurgasını teşkil etmektedir[3]. Zira;

a. Metnin hemen başında Sözleşme'nin düzenlenme amacı; "*Lozan Barış Antlaşması'nın[4] 23. maddesi[5] ile ortaya konulan Boğazlar'dan[6] özgürce geçiş(passage) ve gemilerin gidiş-gelişi (seyrisefain[7], navigation) ilkesini Türkiye'nin*

---

[1] Aslan Gündüz, **Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler Örnek Kararlar** kitabında Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin tam metnini vermiştir. Fakat bu metinde Lahika IV (Ek IV) yer almamaktadır. Gündüz, **a.g.e.,** s. 491, Ek(Lahika) IV'ün yer aldığı Sözleşme metni için bkz. Soysal, **a.g.e.,** s.525-526.

[2] Sözleşme "*savaş gemi*" sinin genel bir tanımını yapmamıştır. 1982 BMDHS Md.29 "*savaş gemisi*"'ni şöyle tanımlar: "*Bir devletin sîlahlı kuvvetlerine ait olan ve kendi tabiiyetindeki askerî gemilerin açık dış işaretlerini taşıyan, bu devletin hizmetinde ve adı subaylar listesinde veya eşit bir belgede kayıtlı bulunan bir deniz subayının kumandası altıda bulunan ve mürettebatı askerî disiplin kurallarına tabi olan gemi*".

[3] Erkin ise geçiş rejiminin temeli olarak "*geçiş serbestisi prensibini*" görmektedir. Fakat bu prensibin 2 ana noktada sınırlı olduğunu ifade etmektedir. 1. olarak Türkiye'nin ve Karadeniz'e kıyıdaş diğer devletlerin güvenliğini sağlamak, 2. olarak ise sadece gemi geçişleriyle sınırlı olması bakımından. Aynı zamanda, "*bu sınırlamalar, serbesti prensibinden ne dikkati ayırır ne de onun ehemmiyetini azaltabilir*" demektedir. Erkin, **a.g.e.,** s.101. Toluner; Sözleşme'nin "*özellikle savaş gemilerinin geçiş rejimi açısından ayrıcalık gösterdiğini*" ifade etmektedir. Sevin Toluner, **Milletlerarası Hukuk Açısından Türkiye'nin Bazı Dış Politika Sorunları,** İstanbul, Beta Yayınları, 2004, s.388.

[4] 24 Temmuz 1923.

[5] Lozan Barış Antlaşmasının 23. maddesi şöyledir: "*Akit Taraflar, Boğazlar rejimine ilişkin bugünkü tarihli yapılmış olan Sözleşme'de öngörüldüğü üzere, Çanakkale Boğazı'nda, Marmara Denizi'nde ve Karadeniz Boğazı'nda, denizden ve havadan, barış zamanında olduğu gibi savaş zamanında da, geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) serbestliği ilkesini kabul ve ilan etmekte görüş birliğine varmışlardır. Bu Sözleşme, Taraflar bakımından, sanki bu Antlaşma'nın içindeymiş gibi, aynı güç ve değerde olacaktır.*" Meray, **Lozan Barış …,** s.8.

[6] Boğazlar terimi antlaşmada geçtiği gibi: Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz(İstanbul) Boğazı'nı ifade etmektedir.

[7] Günümüz Türkçesinde bu kelime yerine "*seyir*" kullanılmaktadır.

güvenliği ile kıyı devletlerinin Karadeniz'deki güvenliği çerçevesinde, koruyacak biçimde düzenlemek" olarak tespit edilmiş;

b. Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin bu denizde kalış süreleri 21 gün ile sınırlı tutulmuş[8],

c. 29 maddelik Sözleşme'nin 15 maddesi(Kesim 2: Md.8-22)(yarısından fazlası);

ç. 16 sayfalık Sözleşme'nin(Giriş, Ekler ve Protokol dahil) yaklaşık 8 sayfası(yarısı) savaş gemilerine ayrılmıştır[9].

Savaş Gemileri başlığı altında düzenlenmiş olan Kesim II'de ilk madde(md.8) Sözleşme'nin Ek II'sine atıfla savaş gemileri ve onların nitelikleri ile tonajlarının hesabı için geçerli olacak tanımı tespit etmiştir. Geçiş yapacak savaş gemileri için, Ek II'de tespit edilmiş olan tanımlardan farklı bir tanımlamaya gidilemez[10]. Fakat bahse konu Ek II eleştiriye oldukça açık bir metni içermektedir. Şöyle ki;

a. Yeni ve modern gemi tiplerinin ortaya çıkması ile günün şartlarının oldukça gerisinde kalmıştır;

b. İçeriği zor anlaşılmaktadır[11].

c. Savaş gemilerinin geçişinde en önemli belirleyici öğe olan sınıflandırma ifadeleri karmaşıktır.

ç. Bir savaş gemisinin sınıfının tespitinde hangi tarafın(geçişi yapan, nezaret/kısmen kontrol eden, bilgi alan) iddiasının esas alınacağı konusunda belirsizlik vardır.

Bu bağlamda Sözleşme'nin yürürlükte kaldığı 1936 yılından günümüze konjonktürel olarak konuya ilişkin tartışmalar yaşanmış ve uluslararası hukukun ciddiyetinin zedelendiği görülmüştür[12].

---

[8] Erkin Sözleşme'yle tespit edilmiş olan bu hususu, "*Sözleşme'nin temelidir*" dediği "*denizlerin serbestisi*" ilkesine aykırı görerek kendi içinde çelişkiye düşmüştür. Erkin, **a.g.e.,** s.109.
[9] Tespitte esas Sözleşme metni için bkz. Meray-Olcay, **a.g.e.,** s.661-676
[10] Toluner, **Milletlerarası Hukuk Ders…,** s.170.
[11] Toluner, **Milletlerarası Hukuk Ders…,** s.172.
[12] 18 Temmuz 1976 tarihinde aslında bir uçak gemisi olmasına rağmen SSCB tarafından denizaltısavar kruvazör olarak nitelendirilmiş olan SSCB'ye ait Kiev gemisi Türkiye'nin de rızasıyla Türk Boğazları'ndan geçmiştir. İlginçtir, Montrö Konferansı'nda Boğazlar'dan geçecek gemi sınıfları

3.2. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde Geçen Savaş Gemisi Sınıfları

Sözleşme'de belirli koşullara bağlanarak Türk Boğazları'ndan geçişine müsaade edilen 5 sınıf savaş gemisi vardır. Bu sınıflara ilişkin belirleyici özellikler 25 Mart 1936 tarihli Londra Deniz Kuvvetleri Antlaşması'ndan[13] alınmış olup, Ek II'si olarak Sözleşme'nin ayrılmaz bir parçasıdır.[14]. Bu sınıflar Sözleşme'de geçen sırasıyla şöyledir:

a. Hafif Suüstü Gemileri;

b. Küçük Savaş Gemileri;

c. Yardımcı Gemiler;

ç. Hattıharp Gemileri,

d. Denizaltılar.

Bunlardan Hattıharp gemileri ile Denizaltılar özel koşullarda ve ancak Karadeniz'e kıyıdaş devletlere ait olmak şartıyla geçebilirler.

Sözleşme Ek II geçişine müsaade edilen sınıflara ait özellikleri açıklarken, aynı zamanda uçak gemilerinin de ayırt edici özelliklerini belirtmiştir.

3.2.1. Hattıharp Gemileri

Hattıharp gemileri[15] diğer sınıflar gibi Sözleşme'nin Ek II'si B maddesinde tanımlanmıştır. Fakat bu tanımlamada kullanılan yazılış tarzı sorunludur. Anlaşılması zordur. Karışıklığa sebebiyet vermektedir. Sözleşme'de geçen maddeyi aynen alarak iddiamızı savunalım.

---

tartışılırken, Türk önerisinin 6. maddesi "*denizaltıları*" istisna tutarken, SSCB'nin sunduğu ve sonradan Türkiye tarafından da desteklenmiş olan öneride "*denizaltılar ve uçak gemileri*" istisna tutulmuştu. Meray-Olcay, **a.g.e.,** s.69. SSCB'nin bu önerisine en büyük tepki İngiltere'den gelmiş, herhangi bir suüstü savaş gemisi gibi donanmanın bir parçasını meydana getiren uçak gemileri bakımından tonaj sınırlamasından başka bir sınırlamayı uygun karşılamadığını belirtmiştir. Meray-Olcay, **a.g.e.,** s.105.

[13] Antlaşma'nın İngilizce metni için bkz: (Çevrimiçi) http://www.navweaps.com/index_tech/tech-089_London_Treaty_1936.htm.(2 Haziran 2009).

[14] Erkin, **a.g.e.,** s.104.

[15] Fransızca metinde "*batiments de ligne*", İngilizce metinde "*Capital Ships*", 1936 Türkçe çevirisinde "*hattıharp gemileri*".

"*Hattıharp gemileri aşağıdaki iki tali sınıftan birine mensup olan suüstü savaş gemileridir.*"[16]

a. "*Uçak gemileri, yardımcı gemiler ya da (b) tali sınıfa ilintili hattıharp gemilerinin dışındaki, deplasmanı 10000 ton'dan*[17] *fazla olan ya da 203 mm çapından büyük bir top taşıyan suüstü savaş gemileri*"[18]

b. "*Uçak gemileri dışında, deplasmanı en fazla 8000 ton olan ve 203 mm çapından büyük bir top taşıyan suüstü savaş gemileri*"[19]

Bu madde dikkate alınarak şu örneklere bakalım:

Soru 1: "*8500 ton deplasmana ve 205 mm çapında bir topa sahip bir yardımcı gemi hattıharp gemisi midir?"*

Cevap 1: "*Hayır. Bu gemi (b.) tali sınıfına girmediği gibi (a.) tali sınıfına da girmez. Eğer uçak gemisi olmadığı halde yardımcı sınıf da olmasaydı, Sözleşme EK II-B-1-a gereğince hattıharp gemisi sayılacaktır.*"

Soru 2: "*8000 ton ağırlığında ve 205 mm çapında bir top taşıyan bir yardımcı gemi hattıharp gemisi midir?*"

Cevap 2: "*Evet bu gemi Sözleşme EK-II-B-1-b gereğince hattıharp gemisidir*."

Görüldüğü gibi burada ifadelerin zor anlaşılır olmasının yanında ilginç bir durum söz konusudur. 205 mm çapında topu haiz iki yardımcı gemiden 8000 ton olanı hattıharp gemisi sayılırken, 8500 ton olanı hattıharp gemisi sayılmamaktadır. Yani (b) alt grubunun neden hattıharp gemisi sayılmış olduğunu anlamak güçtür.

Biz bu durumu EK II,III ve IV'ün görüşmesiz ve Sözleşme'nin imzalanmasına iki gün kala 18 Temmuz 1936 tarihinde kabul edilmiş[20] olmasına bağlıyoruz. Sözleşme'de ifade edildiği gibi EK II 25 Mart 1936 tarihli Londra Deniz Sözleşmesi'nden alınmıştır. Türkiye bu Sözleşme'ye taraf değildir.

Sonuç olarak hattıharp gemileri;

---

[16] MBS EK II-B-1.
[17] 10000 ton dahil.
[18] MBS EK II-B-1-a.
[19] MBS EK II-B-1-b.
[20] Meray ve Olcay, **a.g.e.,** s.262.

Uçak gemileri, yardımcı gemiler dışındaki;

a. Deplasmanı[21] 10000 tondan daha fazla veya;

b. 203mm(8pus[22]) çapından daha büyük bir top taşıyan veya;

Uçak gemileri dışındaki[23];

c. Deplasmanı en fazla 8000 ton olmak kaydıyla 203 mm'den daha büyük çapta bir top taşıyan suüstü savaş gemileridir[24].

3.2.2. Uçak Gemileri (Tayyare Ana Gemileri)

Sözleşme'de geçen "*uçak gemileri*[25]" nden anlaşılması gereken yine Sözleşme uyarınca şudur: "*Deplasmanı ne olursa olsun, özellikle uçak taşımak ve bunları denizde harekete geçirmek için yaptırılmış ya da donatılmış suüstü savaş gemileri*[26]."

Yine Sözleşme uyarına eğer bir savaş gemisi özellikle uçak taşımak ve bunları denizde harekete geçirmek için yapılmış ya da donatılmış değilse, bu gemiye inme ya da havalanma güvertesinin yaptırılması, onun uçak gemileri sınıfına girmesini gerektirmez.[27]

Sözleşme, uçak gemilerini iki alt sınıfa ayrılır:

a. Uçakların havalanabilecekleri ya da konabilecekleri[28] bir güverteye sahip gemiler;

b. Böyle bir güverteye sahip olmayan gemiler.

Uçuş güvertesine sahip olmayan uçak gemilerinden kastın, ne tür gemiler olacağı konusunda ayrıntı olmaması Sözleşme'nin bir eksikliğidir.

---

[21] Fransızca metinde "*déplacement-type*", İngilizce metinde "*standard displacement*", 1936 Türkçe çevirisinde "*maimahreç esası*". "*Deplasman*" tabiri aslında İngilizce "*Displacement*" kelimesinden gelmekte olup, denizcilik terminolojisinde geminin su taşırımı manasında kullanılmaktadır. Deplasmanı ifade eden 1 ton 1,016 metrik ton'a tekabül eder. Farklılık deniz suyunun özgül ağırlığının fazla olmasından kaynaklanmaktadır.

[22] 1 pus=1 inch=2.54 cm'dir.

[23] Yardımcı sınıf gemi olabilir.

[24] Bizim c, Sözleşme'nin EK II-B-1-b maddesi gereğince bir yardımcı geminin de hattıharp gemisi olabileceği anlaşılmaktadır. Bu da geçiş rejiminde değişikliğe neden olur. Bkz. MBS md.14.

[25] Fransızca metinde "*batiments porte-aéronefs*", İngilizce metinde "*Aircraft-Carriers*", 1936 Türkçe çevirisinde "*Tayyare ana gemileri*".

[26] MBS Ek II B-2**.**

[27] **A.y.**

[28] Bu ifadeden, helikopter gemilerinin de uçak gemisi sayılabileceği anlaşılmaktadır.

3.2.3. Hafif Suüstü Gemileri

Hafif suüstü gemileri[29]; yukarıda geçen uçak gemileri, küçük savaş gemileri, ya da yardımcı gemiler dışında olarak; ağırlığı 100 ton[30] ile 10000 ton arasında olan ve en fazla 8 pus(203 mm.)'luk bir topla mücehhez suüstü savaş gemileridir[31]. Sınıflandırmanın yapıldığı bu maddede hafif s/ü gemileri şu üç alt sınıfa ayrılmıştır[32],

a. 6.1 pus(155 mm) çapından büyük top taşıyan gemiler;

b.6.1 pus(155 mm) çapından büyük top taşımayan ve ağırlığı 3000 tondan çok olan gemiler(Günümüzde harp filolarını oluşturan Fırkateynler bu sınıfa girer),

c. 6.1. pus(155 mm) çapından büyük top taşımayan ve ağırlığı en fazla 3000 ton olan gemiler[33].

Bu alt sınıflandırma anlamsız olmakla beraber, Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin (bu denizdeki) donanmalarının toplam tonaj hesabında dikkate alınırlar.

3.2.4. Denizaltılar

Sözleşme'de denizaltılar[34] şöyle tanımlanmıştır; "*Denizin sathı altında seyir etmek üzere inşa edilmiş bütün gemilerdir*"[35]. Burada dikkati çeken husus şudur:

Deniz sathı altında seyretme kabiliyetini haiz her deniz taşıtı Sözleşme kapsamında denizaltı olarak kabul edilir ve Boğazlar'dan geçişine ilişkin Sözleşme'yle sabit her türlü sınırlamaya tabidir. Daha açık bir ifadeyle sivil maksatlarla dahi olsa denizaltı hüviyetindeki deniz araçları[36] Sözleşme'yle tespit edilen sınırlamalarla bağlıdır. Zira;

---

[29] Fransızca metinde "*batiments légers de surface*", İngilizce metinde "*light surface vessels*", 1936 Türkçe çevirisinde "*hafif suüstü gemileri*".
[30] 101.6 metrik ton.
[31] Montrö Boğazlar Sözleşmesi Ek II B-3.
[32] **A.y.**
[33] 155mm'den küçük çapta top taşıyan gemilerden ağırlığı 2000 tonun altındakiler hem hafif suüstü gemisi hem de küçük savaş gemisi sınıfına girer. Bu da bir diğer sorunlu noktadır.
[34] Fransızca metinde "*sous-marins*", İngilizce metinde "*Submarines*", 1936 Türkçe çevirisinde "*denizaltı gemileri*".
[35] MBS Ek II B-4
[36] Denizaltı tanımı her ne kadar Sözleşme'nin savaş gemileri sınıflarını belirttiği kısmında geçse de bu tür gemilerin illaki savaş gemisi olma zorunluluğu yoktur.

a. Sözleşme diğer savaş gemileri sınıflandırmalarında "*suüstü savaş gemisi*" ifadesini kullanılmışken[37]; yukarıda da belirttiğimiz gibi denizaltılar için "*suyun sathı altında gidebilen bütün gemilerdir*" ifadesi kullanılmıştır.

b. Denizaltıların silah donanımlarına ilişkin bir ayrıntıya yer verilmemiştir.

3.2.5. Küçük Savaş Gemileri

Küçük savaş gemileri[38]; yardımcı sınıf gemiler dışında olup, ağırlığı 100-2000 ton arasında değişen ve aşağıda belirtilen niteliklerde suüstü savaş gemileridir:

a. En fazla 6,1 pus(155 mm) çapında topa sahip olmak,

b. Torpil atmak amacıyla yapılmamış ya da donatılmamış olmak,

c. En fazla 20 knots[39] sürat yapmak.

Bu alt sınıflandırma geçişe ilişkin bir farklılık doğurmadığından anlamsız olmakla beraber, küçük suüstü gemilerinin tamamı MBS md.18'de öngörülen Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin (bu denizdeki) donanmalarının toplam tonaj hesabında dikkate alınmazlar.

3.2.6. Yardımcı Gemiler

Donanmaya[40] bağlı olup, ağırlığı 100 ton'dan fazla olan ve şu amaçlarla kullanılan gemiler yardımcı gemilerdir[41];

a. Normal olarak[42] suüstü filolarına[43] hizmette ya da;

b. Asker taşınmasında ya da;

---

[37] Dolayısıyla örneğin hurdaya ayrılmış ve müze olarak Karadeniz dışında başka bir ülkeye satıldığı bildirilen bir denizaltının Türk Boğazları'ndan geçişi ilgili maddeye tabi olarak yapılmalıdır.

[38] Fransızca metinde "*petis navires de combat*", İngilizce metinde "*minor war vessels*", 1936 Türkçe çevirisinde "*küçük muharebe gemileri*".

[39] Denizde sürat için kullanılan 1 knot=1 deniz mili/saat demektir. (Çevrimiçi) http://www.dzkk.tsk.mil.tr/turkce/BunlariBiliyormuydunuz/knotnedir.asp.(2 Nisan 2009)

[40] Sözleme metnin de askerî filo demesine rağmen bundan kasıt "*Donanma*"dır.

[41] Fransızca metinde "*batiments auxilliaires*", İngilizce metinde "*auxilary vessels*", 1936 Türkçe çevirisinde "*Muavin gemiler*".

[42] Lafızdan anladığımız üzere anormal olarak ve ekstra tadilatla yardımcı gemilerin direkt olarak harp maksatlarıyla kullanılması (mayın dökme gibi) sınıflandırmayı değiştirecektir. Bu savı, Sözleşme'de geçen "*muharebe yapan gemilerin kullanıldıkları hizmetten başka herhangi bir hizmette kullanılan*" ifadesi de desteklemektedir.

[43] Harp Filosu, Hücumbot Filosu gibi.

c. Muharebe yapan gemilerin kullanıldıkları hizmetten başka herhangi bir hizmette kullanılan, savaşa katılmak için özellikle yapılmamış ve aşağıdaki özellikleri sahip suüstü gemileridir:

(1) En fazla 155 mm(6.1 pus) çapında top taşımak;

(2) 76 mm (3 pus)'den büyük çapta en fazla sekiz top taşımak;

(3) Torpil atmak için yapılmamış ya da donatılmamış olmak;

(4) Zırhlı levhalarla korunmak üzere yapılmamış olmak;

(5) En fazla 28 knots sürat yapmak;

(6) Uçakları denizde harekete geçirmek üzere bilhassa inşa edilmemiş veya donatılmamış olmak,

(7) Uçak uçurmak için en fazla iki aygıta sahip bulunmak[44].

Yardımcı gemilerin bu kadar detaylandırılması ve uçaklara ilişkin maddeler içermesi, uçak gemilerinin yardımcı sınıf gemi statüsüne sokulmak istenmesinin önüne geçme çabası olarak algılanabilir.

Günümüzde yardımcı gemiler; akaryakıt gemileri, su gemileri gibi savaş gemilerine daha çok lojistik destek sağlayan ve hava savunma tehditlerine karşı ancak yakın savunma yapabilecek kadar silah sistemini haiz[45], denizde korunmaya muhtaç fakat yüksek değerli birliklerdir[46].

3.2.7. Yaşını Doldurmuş Gemiler

Sözleşme Ek II'de sınıflar bazında yaşını doldurmuş gemiler[47] için belirli süreler tespit edilmiştir. Buna göre;

a. Hattıharp gemisi için 26 sene;

b. Bir uçak gemisi için 20 sene;

---

[44] Bu ifadenin tam olarak neyi kastettiği anlaşılamamaktadır.
[45] Bunlar genelde tek adet ve küçük çaplı, kısa menzilli ve seri atımlı toplardır.
[46] Terimsel olarak bu tür gemilere (bunlar dışındaki bazı unsurları da içeren) HVU(High Value Unit) kısaltması kullanılmaktadır.
[47] Fransızca metinde "*hors d'age*", İngilizce metinde "*over-age*" 1936 Türkçe çevirisinde "*yaşını doldurmuş*".

c. Hafif suüstü gemisi için;

(1) 1 Ocak 1920'den önce tezgâha konulmuş ise 16 sene;

(2) 31 Aralık 1919'dan sonra tezgâha konulmuş ise 20 sene.

ç. Denizaltı için 13 sene[48];

Ek IV madde 1 fk.3 ise şöyle demektedir:

"*Tonaj toplamının hesaplanmasında gözönünde tutulması gereken sutaşırımı [maimahreç], II[49] sayılı Ek'te tanımlanan standart sutaşırımıdır. Sözü edilen Ek'te tanımlanmış oldukları biçimde, ancak yaşını doldurmuş olmayan gemiler gözönünde tutulacaktır.*"[50]

Burada yaşını doldurmuş gemilerin dikkate alınmayacağı durum açıkça belirtilmemekle[51] beraber, aynı Ek'in üst ve alt paragraflarında Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin (bu denizdeki) donanmalarının toplam tonaj hesabından bahsetmesi nedeniyle adı geçen gemilerin sadece bu alanda dikkate alınmayacağı anlamı çıkartılmaktadır ve kanaatimizce bu tespit doğrudur. Fakat aksi bir yorumla lafızdan çıkan direkt mana dikkate alınarak, sadece "*tonaj toplamın hesaplamasında*" dediğinden, Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin geçiş ve kalış tonaj hesaplamasında da yaşını doldurmuş gemilerin dikkate alınmayacağı yorumunun da yapılması olasıdır. Bu yorum yanlış olacaktır. Zira; "*hükümlerin, sözleşmenin bütünü içinde ve konu ve amacının ışığında hükme verilecek alelade manaya uygun şekilde iyi niyetle yorumlanması*" genel yorum kuralından[52] yola çıkarsak; Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin, "*geçiş ve gidiş-geliş serbestisini Türkiye'nin ve Karadeniz'de kıyıdaş devletlerin güvenlikleri çerçevesinde koruyacak biçimde düzenlenmesi amacıyla akdedildiği*" dikkate alınacak ve yaşını doldurmuş gemilerin Karadeniz'e kıyıdaş

[48] Görüldüğü üzere; küçük savaş gemileri yaşını doldurmuş gemiler bazında dikkate alınmamış fakat geçişi yasak olan uçak gemileri dikkate alınmıştır.
[49] MBS EK IV md.1. Meray-Olcay, **a.g.e'**inde; Fransızca ve Türkçe resmî metinlerle yeni Türkçe metinin EK IV Md.1 fk.3'te geçen ifade de muhtemelen basım hatası nedeniyle yanlışlık vardır. buralarda standart sutaşırımının tanımına referans Sözleşme'nin EK II'sine yapılması gerekirken EK III'üne yapılmıştır. Aynı kaynaktaki resmî İngilizce metinde ise bu hata yoktur. Meray-Olcay, **a.g.e.,** s.475,494, 510, 525.
[50] Meray-Olcay, **a.g.e.,** s.475.
[51] Adı geçen fıkrada sadece "*tonaj toplamının hesaplanmasında*" dediği için.
[52] 1969 VAHS Md.31. Gündüz, **a.g.e.,** s.192.

olmayan devletlerin geçiş ve Karadeniz'de kalış tonaj hesaplamalarında dikkate alınmaması halinin bu güvenlik niyetine ters düşeceğinden hareketle, Sözleşme'nin yukarıda geçen "*tonaj hesabında dikkate alınmazlar*" tespiti, kıyıdaş olmayan devletleri kapsamamaktadır. Ayrıca Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin bu denizdeki tonaj hesabının düşük tutulması sonucunu doğuran bu uygulama, diğer devletlerin Sözleşme hükümlerince Türk Boğazları'ndan geçecek ve bu denizde kalacak kuvvetlerinin hacmini düşürmeye matuf bir hüküm olduğundan tarafların niyetleri de bu yöndedir denebilir. Çünkü tutanaklarda Sözleşme'nin II, III ve IV sayılı EK'lerinin görüşmesiz kabul edildiği belirtilmektedir[53].

Fakat, antlaşma hükümlerince durum bu iken, günümüzde bakım onarım olanaklarının gelişmesi ve yeni gemi inşa faaliyetlerinin yüksek maliyeti dikkate alınarak savaş gemileri; Sözleşme'de belirtilen ve yukarıda aynen vermiş olduğumuz sürelerden daha uzun zaman diliminde kullanılmaktadır[54].

---

[53] Meray-Olcay, **a.g.e.,** s.262.

[54] Örneğin USS TANG adıyla 1952 yılında ABD'de denize indirilen ve TCG PİRİREİS adıyla 1980'de Türk Donanması'na kiralanıncaya kadar Amerikan Donanması'nda görev yapan denizaltı;. kira süresi bittikten sonra 1987 yılında satın alınmış ve Ağustos 2004'te Türk Deniz Kuvvetleri'nden emekli edilmiştir. Görüldüğü gibi bu denizaltı gerekli bakım onarımlarıyla 52 sene kullanılabilmiştir. (Çevrimiçi) http://www.turkishnavy.net/submarine/histtr3.htm (02Mayıs 2009).

3.3. Montrö Boğazlar Sözleşmesi Uyarınca Savaş Gemilerinin Geçiş Rejimi

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nce tespit edilmiş ve hâlihazırda yürürlükte olan Türk Boğazları'ndan savaş gemilerinin geçiş rejimine geçmeden önce düzenlemenin çok taraflı antlaşmalarla yapılmaya başladığı tarihsel süreci özetleyelim.

Osmanlı Devleti'nin Boğazlar'ı yabancı devletlerin savaş gemilerine kapalı tuttuğu "*kaide-i kadim*" ilkesi ilk kez 13 Temmuz 1841 tarihli çok taraflı Londra Antlaşması'nın 1. maddesine girmiştir. 1841 Londra Antlaşması'nın 1. maddesi, 1856, 1871 ve 1878 tarihli antlaşmalarla idame edilmek suretiyle, bir taraftan Osmanlı Padişahı'nın Osmanlı'nın Eski Kaidesi'ne sadık kalma kararını teyid, öte yandan da, diğer büyük devletlerin bu karara riayetleri hususunda aldıkları taahhüdü tespit etmiştir[55]. Türk Boğazları'nın yabancı devletlere kapalılığı ilkesi, Birinci Dünya Savaşı'na kadar uygulanmıştır[56]. 24 Temmuz 1923 tarihli LBS ile bu gelenek sona erdirilmiş ve "*kapalılık ilkesi*[57]" yerini "*sınırlı kapalılık*[58]" ilkesine bırakmıştır[59].

Montrö Boğazlar Sözleşmesi, savaş gemilerinin geçiş rejimini 4 durum için düzenlenmiştir. Bunlar sırasıyla;

a. Barış zamanı;

b. Türkiye'nin savaşan olmadığı[60] savaş zamanı;

---

[55] Erkin, **a.g.e.,** s.104.
[56] **A.y,** Toluner, **Milletlerarası Hukuk Ders…,** s.161, İnan, **a.g.e.,** s.19.
[57] Çok taraflı sözleşmeye dayanan.
[58] Barış zamanında her sınıf gemi Boğazlar'dan Karadeniz'e geçemez, geçenlerde bu denizde 21 günden fazla kalamazlar.Türkiye'nin savaşan devlet olduğu durumda kesin olarak kapalı olabileceği (Türkiye Cumhuriyeti Devletinin tam inisiyatifindedir.) gibi, Türkiye'nin kendini pek yakın savaş tehdidi altında görmesi halinde ise şartlı olarak (Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin bu kararı MC Konseyi'nin üçte ikisi(MC ortadan kalktığından hüküm değerini yitirmiştir.) ve Âkit Tarafların tamamınca yerinde bulunmalıdır.) kapalı olabilecektir.
[59] Aptülahat Akşin, **Atatürk'ün Dış Politika İlkeleri ve Diplomasisi,** Ankara, TTK Basımevi, 1991, s.277.
[60] "*Tarafsızlık*" ayrı şey "*savaşan olmamak*" ayrı şeydir. Her tarafsız devlet savaşan değildir fakat her savaşan olmayan devlet tarafsız olmayabilir. Hatta tarafsızlığını ilan etmedikçe tarafsızlık statüsünden yararlanamaz. Sözleşme orijinal metni Fransızca'dır. Fakat resmî İngilizce ve Türkçe metinler de dikkate alınarak buralarda geçen ifade şu şekildedir: İngilizce "*In time of War, Turkey not being belligerent*"; Fransızca, "*En temp de guerre, la Turquie n'étant pas belligérante*". Meray ve Olcay, **a.g.e.,** s.486,501,517.

c. Türkiye'nin savaşan olduğu savaş zamanı ve

ç. Türkiye'nin kendini pek yakın bir savaş tehdidi altında saydığı zamandır.

Şimdi bu rejimin ayrıntılarını görelim.

3.3.1. Barış Zamanında

Barış zamanında Türk Boğazlar'ından geçiş rejimi Sözleşme'nin 9 ila 18. (18 dahil) maddelerinde düzenlenmiştir[61]. Bu rejim, Sözleşme uyarınca usul, vasıf, tonaj ve gemi adedine ilişkin bir sıra kurallar öngörmüştür[62].

3.3.1.1. Usul'e İlişkin Kurallar

Harp gemilerinin Boğazlar'dan geçişi Türk Hükümeti'ne diplomasi yoluyla bir önbildirimde[63] bulunulması şartına bağlanmıştır[64]. Karadeniz'e kıyıdaş olan devletler için bu ön bildirimin olağan süresi geçişin yapılacağı tarihten 8 gün önce olacaktır[65]. Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletler[66] için ise, bu sürenin 15 güne çıkarılması istenmeye değer sayılmaktadır[67]. Bu önbildirimde gemilerin gidecekleri yer[68], adı,

---

[61] "*İla*" 9 ve 18 dahil aradaki maddeleri de işaret eder. Sadece 9 ve 18. maddeler olsa idi "*9 ile 18*" demek gerekirdi.

[62] Erkin, **a.g.e.,** s.105.

[63] Sözleşmeyle tespit edilmiş olan sınırlar çerçevesinde olduğu müddetçe geçiş serbest olduğundan izin söz konusu değildir. Yapılan işlem her ne kadar haberdar kılma mahiyetinde olsa da bir taraftan da geçişin Sözleşme hükümlerine göre yapılıp yapılmadığının tespitine ilişkindir. Bu ikisi arasında geçişin serbestîsi üstündür. Sözleşme'ye aykırılık, milletlerarası hukuk açısından sorumluluk doğursa da yaptırım söz konusu değildir. Ancak protesto ile savaş gemilerinin tabi olduğu devlet üzerinde diplomatik girişimlerde bulunabilir. Gerekli kontrolleri ise boğaz girişine yakın yapılmaktadır. Uygulama için bkz. Ek 8.

[64] MBS Md.13.

[65] Burada geçen "*olağan süre*" ifadesi olağan dışı durumlarda sürenin 8 günden az olabileceği anlamındadır. Fakat ne gibi haller makul olağan dışı kabul edilerek 8 günden az bildirimler kabul görecektir? Bu durum, yoruma/istismara açık görülmektedir. Fakat iyi niyet ve ahde vefa esas kabul edilmelidir.

[66] Devletler dışında milletlerarası (savunma) teşkilâtların(NATO vb.) belli seviyede kontrolünde bulunan görev gruplarının geçişi, uygulamada bu kuvvete bağlı geçiş yapacak harp gemilerinin ait oldukları devletlerin ayrı ayrı kendi durumuna göre bildirimde bulunmaları şeklinde tezahür etmektedir.

[67] Maddeden anladığımız kadarıyla kıyıdaş devletler için önbildirim süresi kesin olarak 15 gün önce değildir. Madde, bunu istenmeye değer saymıştır. Yani önbildirimin yapıldığı devlet olan Türkiye isterse kıyıdaş olmayan devletlerden 15 gün önce önbildirim yapılmasını talep edebilir. Fakat bildirimi yapmak geçişi yapacak devletin inisiyatifinde olduğuna göre Türkiye bu isteğini ancak bir bildirimden sonra yapabilecektir. Bu devletler de, Sözleşme gereğince bu isteğe uymak zorundadır.

[68] Geçiş yapan gemiler, doğal olarak bir liman ziyaretinde bulunmak zorunda değildirler.

tipi, sayısı ve gidiş için ve, gerekirse, dönüş için geçiş tarihleri belirtilecektir[69]. Her tarih değişikliğinin, üç günlük bir önbildirim konusu olması gerekecektir.

Üst paragrafta geçen "*gerekirse, dönüş tarihi*" demek, "*eğer dönecekse tarih verilir*" anlamındadır. Ayrıca Sözleşme'nin aynı maddesinin ikinci fıkrası uyarınca, ilk geçiş için verilen tarih kati olmayıp, bundan sonraki 5 gün içinde geçiş yapılabilir. İlk geçiş(gidiş) tarihinin önbildirimde belirtilen tarihi 5 günden fazla geçmesi halinde ilk önbildirimle aynı muhtevada yeni bir bildirim verilmesi gerekir[70]. Yani verilen tarihten 5 gün sonra geçmemiş devlet, en az 8 gün beklemek zorundadır[71].

Geçiş sırasında, deniz kuvvetinin komutanı durmak zorunda olmaksızın, Çanakkale Boğazının ve Karadeniz(İstanbul) Boğazı'nın girişindeki bir işaret istasyonuna, komutası altında bulunan kuvvetin tam kuruluşunu bildirecektir[72].

Hatırlanacağı üzere LBS'de savaş gemilerinin geçişine ilişkin bir önbildirim söz konusu değildir. Montrö'de, güvenlik kaygılarının giderilmesi adına Türkiye Cumhuriyeti Devleti ve Karadeniz'e kıyıdaş devletler lehine düzenlenmiş olan Sözleşme'nin bu maddesi, Türkiye için önemli bir kazanımdır.

Önbildirim mekanizmasına yine Sözleşme'yle getirilmiş olan iki istisna vardır:

a. Donanmanın, yakıt taşıma için yapılmış olan yardımcı gemileri için önbildirim gerekmemektedir. Fakat bu gemiler; suüstü hedeflerine karşı en çok 105 mm çapındaki iki toptan ve hava hedeflerine karşı en çok 75 mm çapında iki silahtan fazlasını bulundurmuyorsa bu istisnadan faydalanabilecektir[73].

b. Karadeniz'e kıyısı bulunmayan devletler, bu denize insancıl bir amaçla savaş gemilerini göndermek isterse, toplamı hiçbir durumda 8000 tonu geçemeyecek olan bu gemiler, işbu Sözleşme'nin 13. maddesinde yazılı önbildirime gerek olmaksızın

---

[69] Önbildirim, Türkiye dışındaki tüm devletler için söz konusudur. Diğer devletlerin önbildirimleri tüm akit taraflara iletilirken, Türkiye yapacağı geçişler için Boğazlar üzerindeki egemenliğinden doğan hakkının ve ayrıca diğer devletlere nazaran en uzun kıyılara sahip olduğu Karadeniz'e kıyıdaş devlet olmasının doğal sonucu olarak MBS'ye taraf diğer akit taraflara bildirilmemektedir. Fakat uygulamada harp gemilerimiz Boğazlar'dan geçiş tüzüklerine uymakta, trafik kontrol istasyonlarına mevcut yasal düzenlemeler uyarınca gerekli raporları vermektedir.

[70] MBS Md.13 fk.2.

[71] Burada ilk tarih değişikliği için üç günlük bir önbildirimde bulunulmadığı kabul edilmiştir.

[72] MBS Md.13 fk.3.

[73] MBS Md.9 .

aşağıdaki koşullar içinde Türk Hükümeti'nden alacakları izin üzerine Karadeniz'e girebilecektir.

İzin talebinde bulunulan savaş gemileri, Karadeniz'e çıktıkları anda, bu denizde bulunan ve Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlere ait savaş gemilerinin toplam tonajı 30000 ton (en fazla 45000 ton)'u aşmıyorsa, Türk Hükümeti kendisine yapılan istemi aldıktan sonra en kısa bir süre içinde söz konusu izni verecektir[74]. Eğer anılan toplam tonaj belirtilen sınırları aşacaksa, Türk Hükümeti gecikmeksizin Karadeniz'e kıyıdaş diğer devletlere, bu izin istemi hakkında bilgi verecek[75] ve, eğer bu devletler kendilerine bilgi verilmesinden 24 saat sonra[76] bir karşı görüş[77] ileri "*sürmezlerse*"[78], ilgili devlet/devletlere izin taleplerine ilişkin kendi kararını en geç 48 saat içinde bildirecektir[79].

Sebebi ne olursa olsun Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletler bu denizde giriş tarihlerinden itibaren 21 günden çok kalamazlar[80].

3.3.1.2. Esas'a İlişkin Şartlar

Barış zamanı için usule ilişkin şartlara değindikten sonra, şimdi de esasa ilişkin şartları ele alalım. Bu noktada öncelikle Sözleşme'yle getirilmiş olan sınıf

---

[74] MBS Md.18-1(d). Bu duruma örnek olarak Ağustos 2008'de yaşanan Rusya-Gürcistan Savaşı sonrasında tarafların ateşkes ilan etmesi üzerine ABD, Gürcistan'a Karadeniz üzerinden öncelikle muhrip gemiler refakatinde 2 hastane gemisi göndermek istemiş fakat bu durumda Sözleşme'nin tonaj sınırının aşılacak olması nedeniyle bunu gerçekleştirememiştir. Daha sonra hastane gemilerinden vazgeçmiş ve aynı "*insani yardım*" gerekçesiyle 1 savaş gemisinin Gürcistan'ın Poti limanına gitmesi için izin istemiş ve bu talep Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti tarafından kabul edilmiştir. Bu geminin tonajı 8000 tonun altındadır.

[75] Sözleşme'de "*bilgi verme*" konusunun ne şekilde yerine getirileceği konusuna değinilmemiştir.

[76] Dikkat ediniz "*içinde*" değil "*sonra*".

[77] Aranan karşı görüştür. İzin verilmesi beklenmemektedir. Buda göstermektedir ki kıyıdaş devletler, boğaz devleti olan Türkiye ye nazaran ikinci plana atılmıştır. Bu devletlere sorulan, itirazlarının olup, olmadığıdır. Fakat itirazları etkilidir. Türkiye ise, izin verecek makam konumundadır. Bu da Boğazlar'da Türk egemenliğinin bir başka tezahürüdür.

[78] Meray-Olcay, **a.g.e.,** s.467. Fakat burada "*sürmezlerse*" yerine "*sürmemişlerse*" anlam bütünlüğü açısından daha uygun bir kelime olacaktır. Yani itirazı olan kıyıdaş devlet, en fazla 24 saat sonra bunu Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti'ne bildirmelidir. Dolayısıyla izin talebinde bulunan devlete ait savaş gemileri talebin Türkiye tarafından uygun bulunması halinde en geç 72 saat sonra Çanakkale Boğazı'ndan girebilir. Bu Boğaz'dan daha önce girip Marmara Denizi veya İstanbul Boğazı önlerinde bekleme yapamaz. Geçiş durmaksızın yapılır(MBS Md. 16). Burada kıyıdaş devletler duruma itiraz ederlerse, Türkiye geçişi uygun bulsa dahi izin veremez. Yok, kıyıdaş devletlerin tamamı uygun bulsa, Türkiye kabul etmese bu geçiş hukukî olmayacaktır.

[79] MBS Md.18-1(d).

[80] MBS Md.18-2.

sınırlandırması, müteakiben; tonaj, harekât, süre, sağlık yönünden sınırlama ve Karadeniz'de kalışa ilişkin sınırlamalar incelenecektir.

3.3.1.2.1. Sınıf Sınırlaması

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 10. maddesi, Türk Boğazları'ndan geçebilecek savaş gemisi sınıflarını açıkça belirtmiştir. Buna göre barış zamanında; Karadeniz'e kıyıdaş olma durumlarına bakılmaksızın tüm devletlerin; hafif suüstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemileri gündüz ve 13. ve sonraki maddelerde belirtilen koşullarda Boğazlar'dan geçiş özgürlüğünden yararlanacaklardır.

10. madde, yukarıda belirttiğimiz 3 savaş gemisi sınıfı dışında kalan sınıflardaki(Örneğin uçak gemileri) savaş gemilerinin ancak 11. ve 12. maddelerde öngörülen özel koşullara uygunsa geçiş haklarının olacağını belirtmektedir.

11. ve 12. maddelerde ise, sadece Karadeniz'e kıyıdaş devletlere ait hattıharp gemileri ve denizaltıların, bu maddelerde düzenlenmiş özel koşullar dâhilinde Boğazlar'dan geçebileceklerini ifade etmektedir.

Özetle, Sözleşme uyarınca Türk Boğazları'ndan geçiş yapabilecek 5 savaş gemisi sınıfı vardır[81]. Bunlar mahduttur ve geçiş özgürlükleri mutlak değildir, özel şartlara tabidir:

(1) Hafif Suüstü Gemileri

(2) Küçük Savaş Gemileri

(3) Yardımcı Gemiler

(4) Hattıharp Gemileri[82]

(5) Denizaltılar[83]

---

[81] Konferans sırasında, Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin uçak gemilerini Türk Boğazları'ndan geçiremeyecekleri konusu görüşülmüş olmasına rağmen, Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin uçak gemilerinin geçip geçemiyeceği konusu ise görüşülmemiş ve tartışılmamıştır. **Montreux ve Türkiye,** İstanbul, Harp Akademileri Basım Evi, 1997, s.40.

[82] Sadece Karadeniz'e kıyıdaş devletler, 11. ve 12. madde uyarınca geçirebilir. Kıyıdaş olmayan devlet geçiremez.

[83] Sadece Karadeniz'e kıyıdaş devletler 11. ve 12. madde uyarınca geçirebilir. Kıyıdaş olmayan devlet geçiremez.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin ayrılmaz bir parçası olan[84] Ek II'sinde, uçak gemilerinin yukarıda verilen savaş gemisi sınıflarından hiçbirine girmediği açıkça belirtilmiş olması karşısında, bu gemilerin Türk Boğazları'ndan geçirilmesi Sözleşme'nin lafzına ve ruhuna kesin olarak aykırıdır[85].

Şimdi Sözleşme'de geçen sırasıyla, yukarıdaki savaş gemisi sınıflarının geçiş şartlarını açıklayalım.

3.3.1.2.1.1. Yardımcı Sınıf Gemiler İçin İstisnai Kural

Deniz kuvvetlerinin, yakıt taşımak için özellikle yapılmış olan yardımcı gemileri, ön bildirim koşuluna bağlı tutulmayacak ve Boğazlar'ı tek başlarına geçmek koşuluyla sınırlamaya bağlı tonajlar hesabına katılmayacaklardır. Bununla birlikte bu gemilerin, öteki geçiş koşulları bakımından, savaş gemileriyle bir tutulmaları devam edecektir[86].

Bahse konu yardımcı gemiler için önbildirimsiz geçiş için aranan şart ise, usul bahsinde belirttiğimiz gibi silahları konusundadır. Bu amaçla yardımcı gemilerin silahlarının tip ve miktarı şu şekilde sınırlandırılmıştı: yüzer hedeflere karşı en çok 105 mm çapındaki iki top ve hava hedeflerine karşı en çok 75 mm çapında iki top[87]. Aksi halde usul bahsindeki önbildirim koşulları geçerli olacaktır.

3.3.1.2.1.2.Hafif Suüstü Gemileri, Küçük Savaş Gemileri ve Yardımcı Gemiler

Bahse konu gemiler Boğazlar'a gündüz girmelidirler ve 13. ve sonraki maddelerle öngörülen koşullar içinde girerlerse, hiçbir vergi ve harç ödemeksizin, Boğazlar'dan geçiş özgürlüğünden yararlanacaklardır[88].

Diğer savaş gemilerinin ancak 11. ve 12. maddelerde öngörülen özel koşullar içinde geçiş hakları olacaktır[89].

---

[84] MBS Md.8.
[85] Toluner, **Milletlerarası Hukuk Ders…,** s.174 dipnot 199'un devamı.
[86] MBS Md. 9 fk.1.
[87] MBS Md.9 fk.2.
[88] MBS Md.10 fk.1. Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin geçirebilecekleri yegâne savaş gemileri tipleri, bu üç sınıftır. Hafif Suüstü Gemileri, Küçük Savaş Gemileri ve Yardımcı Gemiler. Müteakip maddelerde bu üç sınıf gemi, kısaca "*hafif suüstü gemileri vd.(ve diğerleri)*" olarak ifade edilecektir.
[89] MBS Md.10 fk.2.

3.3.1.2.1.3. Hattıharp Gemileri

Sadece Karadeniz'e kıyıdaş devletlere ait hattıharp gemileri, Türk Boğazları'ndan geçebilir[90]. Bu gemilerden 15000 ton'dan ağır olanları[91], 11.madde gereğince ancak tek başlarına ve en çok iki torpido[92] eşliğinde Boğazlar'dan geçebilirler. Dolayısıyla hattıharp gemileri açısından Boğazlar'dan geçiş konusunda tonaj sınırlaması yoktur[93] denebilir. Sadece Karadeniz'e kıyıdaş devletlere ait 15000 ton'dan daha düşük tonajdaki hattıharp gemileri ise hafif suüstü gemileri vd. gibi 10.maddedeki genel koşulda 14. maddedeki sınırlar dahilinde Boğazlar'dan geçerler.

15000 tondan daha büyük tonajdaki hattıharp gemileri için geçişin gündüz mü ve/veya gece mi yapılacağı konusunda Sözleşme'nin ilgili maddesinde açık bir hüküm yoktur. Fakat hattıharp gemilerinin geçişinin gündüz yapılması gerektiği açıkça yazılmasa da-denizaltılar için yazılıdır-üst maddedeki(md.10), aynı zamanda Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin de gemilerini kapsayan hafif suüstü gemileri vd.nin gündüz geçmesi gerekliliğinden hareketle, savaş gücü ve tonaj bakımından bu gemilerden daha üstün olan hattıharp gemileri için de doğal olarak gündüz şartının geçerli olduğu söylenebilir. 11. madde geçen hattıharp gemilerinin tek başlarına geçmesi gerektiği ifadesi de, seyir güvenliğinin ön planda tutulmuş olduğu şeklinde de yorumlanabilir. Seyir güvenliğinin ön planda olması da, gündüz geçişi gerekli kılar. Ayrıca 10. madde fk.2 uyarınca hafif suüstü gemileri vd. dışındaki gemilerin geçişlerinin şartı olan 11. ve 12. maddede sayılanlar özel koşul olarak nitelendirilmiştir. Bu da göstermektedir ki 10. madde fk.1'de ki; "…*bayrakları ne olursa olsun, Boğazlar'a gündüz ve aşağıdaki 13. ve sonraki maddelerde öngörülen koşullar içinde girerlerse, hiçbir vergi ya da harç ödemeksizin, Boğazlar'dan geçiş özgürlüğünden yararlanacaklardır*" ifadesi, barış zamanında savaş gemilerinin[94] Türk Boğazları'ndan genel geçiş rejimidir ve özel koşulları ile birlikte hattıharp gemilerini ve denizaltıları da kapsamaktadır. Buradan hareketle de hattıharp

[90] Savaş gemilerinin Türk Boğazları'ndan geçiş rejiminde, Karadeniz'e kıyıdaş devletler lehine tanınmış ilk istisna budur.
[91] MBS Md.11 ve Md.14.
[92] Fransızca metinde "*torpilleurs*", İngilizce metinde "*destroyers*", 1936 Türkçe çevirisinde "*torpido*". Destroyers, torpidodan çok farklı bir sınıfa işaret eder. Kanaatimizce İngilizce resmî metin, antlaşmaya sadık kalınma açısından hatalı, fakat fiiliyatta uygun bir terim kullanmıştır.
[93] MBS Md. 11, Md.14 fk.1. Md.11 hattıharp gemilerine, Md.12 ise denizaltılara ilişkindir.
[94] Sadece geçişine cevaz verilen 5 sınıf savaş gemisi.

gemilerinin de gündüz geçmesi gerektiği anlaşılmaktadır. Buna rağmen konuya ilişkin yapmış olduğumuz açıklamayı uzatan denizaltıların geçişinin özel koşullarını tespit eden 12. maddede gündüz ifadesinin yer almışken, hattıharp gemileri için aynı şeyin söz konusu olmayışıdır.

"*Boğazları birer birer geçerler*" konusunda ise, antlaşma metnine bakıldığında giriş kısmında "*Boğazlar*" teriminden nerelerin kastedildiği açıkça belirtildiğine göre lafzen, örneğin Çanakkale Boğazı'ndan giriş yapan bir geminin İstanbul Boğazı'ndan çıkmadan aynı özelliklerde bir başka hattıharp gemisinin Boğazlar Bölgesi'ne giriş yapmaması şeklinde anlaşılmaktadır. Fakat doktrinde tartışmalı olan bu konuda, biz de, maddenin özünde kastın, ayrı ayrı İstanbul ve Çanakkale Boğazları olduğu, Marmara Denizi'ni kapsamadığını düşünüyoruz[95]. Yani kanaatimizce önemli olan Çanakkale ve özellikle İstanbul Boğazından geçişte bu gemilerin birer birer seyretmeleridir.

3.3.1.2.1.4. Denizaltılar

Sadece Karadeniz'e kıyıdaş devletler belli koşullarla denizaltılarını Boğazlar'dan geçirebilir[96]. Şöyle ki; Karadeniz dışında yaptırdıkları veya satın aldıkları denizaltılarını, Türkiye'ye vaktinde haber vermişlerse[97] ve Karadeniz'deki deniz üslerine katılmak üzere Boğazlar'dan geçirebilirler.[98] Mefhumu muhalifi ile düşünüldüğünde alım aşamasında Türkiye'ye haber verilmemiş olan veya Karadeniz'deki deniz üslerine katılmayacak olan denizaltılar, Karadeniz dışında yapılmış/satın alınmış olsalar dahi Boğazlar'dan geçemezler.

Karadeniz'e kıyıdaş devletin Karadeniz'deki deniz üssüne bağlı denizaltıların Boğazlar'dan Ege'ye çıkışı ise yine Türkiye'ye vaktinde ayrıntılı bilgiler verilmek

---

[95] **A.y.**

[96] Savaş gemilerinin Türk Boğazları'ndan geçiş rejiminde, Karadeniz'e kıyıdaş devletler lehine tanınmış ikinci istisna budur.

[97] "*Vaktinde haber verme*" ye ilişkin olarak belirli bir süre tayin edilmemiş konu komşu devletlerin birbirlerine yönelik iyi niyetlerine bırakılmıştır. Fakat kanaatimizce geçişten önceki 8 günlük önbildirim sabit olmakla beraber, burada kastedilen, satın alma veya inşa faaliyetlerinin başlaması esnasındaki haber vermedir ki bu daha uzun bir zamanı kapsar. Konuya ilişkin olarak Türk Hükümeti'ne yapılmış olan bildirimin mevcut olup, olmadığı, Türk Dışişleri Bakanlığı'ndan sorulmuş ve alınan cevap Ek 6'da sunulmuştur.

[98] MBS Md.12 fk.1.

koşuluyla ve ancak bu deniz dışındaki tezgâhlarda onarılmak üzere Boğazlar'dan geçebileceklerdir[99].

Belirtilen şartlarda Türk Boğazları'nı geçecek olan denizaltıların, gündüz ve su üstünden gitmeleri ve Türk Boğazları'ndan tek başlarına geçmeleri gerekecektir[100].

3.3.1.2.2. Geçişte Tonaj Sınırlaması

Boğazlar'dan "*transit geçişte*[101]" bulunabilecek bütün yabancı deniz kuvvetlerinin en yüksek toplam tonajı 15000 tonu aşmayacak [102] ve en fazla 9 gemiyi içerecektir.[103] Buradaki "yabancı deniz kuvvetleri"nden kastedilen Türkiye dışındaki tüm devletlere ait deniz kuvvetleridir. Bunu Sözleşme'nin 10. maddesinde geçen "…, *ister Karadeniz'e kıyıdaş olan ister olmayan Devletlere bağlı bulunsunlar, bayrakları ne olursa olsun, Boğazlar'a gündüz ve aşağıdaki 13. ve sonraki maddelerde öngörülen koşullar içinde girerlerse*," ifadesinden anlıyoruz. Buna göre 9. ve 11. maddelerdeki istisna[104] saklı kalmak kaydıyla kıyıdaş devletler de Türk Boğazları'ndan geçişe ilişkin tonaj ve sayı sınırlamalarıyla bağlıdır.

Türk Boğazları'ndan geçişe ilişkin olarak belirtilen tonaj ve sayının, kaçta kaçının bir devlete ait olacağına ilişkin bir hüküm bulunmamaktadır. Karadeniz'e kalışta ise, böyle bir sınırlama söz konusudur.

Boğazlar'daki bir limanı ziyaret eden gemiler geçiş esnasındaki hesaplamada bu tonaja katılmayacak ve fakat sonrasında limandan ayrılırken tekrar sınırlamalara tâbi olacaktır[105].

---

[99] MBS Md.12 fk.2.
[100] MBS Md.12 fk.3.
[101] Buradaki "*Transit Geçiş*" kavramı aslında uğraksız geçiş manasında kullanılmıştır. Buradaki ifade 1982 BMDHS ile düzenlenen transit geçiş rejiminden ayrılır, onun kurallarını içermez. Karışıklığa meydan vermemek adına bu tabirin kullanılmaması ve "*uğraksız geçiş*" tabirinin kullanılması önem arz etmektedir. Sözleşme metninde bu şekilde geçtiği için ve konuyu vurgulamak adına ifadeyi değiştirmemeyi uygun bulduk.
[102] MBS Md.14 fk.2. Buna getirilen genel istisna hattıharp gemileridir ve yalnızca Karadeniz'e kıyıdaş olan devletlere tanınmıştır. MBS Md.11.
[103] MBS Md.14 fk.3. Bu gemiler; (Türkiye hariç) tüm devletler açısından hafif suüstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemiler ve sadece Karadeniz'e kıyıdaş devletler açısından 11. ve 12. maddelerdeki özel koşullarda denizaltılar ve 15000 ton'a kadar hattıharp gemileridir.
[104] 15000 tondan daha yüksek tonajdaki hattıharp gemilerinin geçişine ilişkin olarak bkz. sf.49.
[105] MBS Md.14 fk.4 ve Md.17.

Geçiş sırasında bir hasara[106] uğramış olan savaş gemileri de bu tonaja katılmayacaktır. Bu gemiler, onarım sırasında Türkiye tarafından yayımlanan özel güvenlik hükümlerine bağlı tutulacaktır[107].

Burada geçen gemi adetleri ve deplasman hesaplamalarında Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı'nın her üçünde bulunan gemilerin tamamı dikkate alınacaktır[108]. Zira Sözleşme'nin hemen başında "*Boğazlar*"" genel deyimiyle anılan yerler buralarıdır.

3.3.1.2.3.Geçişte Harekât Sınırlaması

Boğazlar'dan uğraksız geçiş yapan savaş gemileri, taşımakta olabilecekleri uçakları hiçbir durumda kullanamayacaktır[109]. Bu gemiler, Sözleşme'de tanımlandığı manada uçak gemisi değildirler; fakat, uçak taşıyabilirler.

3.3.1.2.4.Geçişte Süre Sınırlaması

Boğazlar'da uğraksız geçiş yapmakta olan savaş gemileri avarya[110] ya da geminin teknik yönetimine bağlı olmayan bir aksaklık[111] durumları dışında, geçişleri için gerekli süreden daha uzun süre Boğazlar'da kalamayacaklardır[112].

Tonaj kısıtlamasının Türkiye açısından getirilen istisna ise, Boğazlar'a yapılacak liman ziyaretleri konusundadır. Türk Hükümeti'nin çağrısı üzerine Boğazlar'da bir limana sınırlı bir süre için nezaket ziyaretinde bulunacak bir deniz kuvveti belirtilen tonaj ve sayı sınırlamasından muaftır. Fakat ziyaret sonrası, Boğazlar'dan geçişinde belirtilen koşullar geçerli olacaktır.

---

[106] Fransızca metinde "*avarie*", İngilizce metinde "*damage*", 1936 Türkçe çevirisinde "*hasar*".
[107] MBS Md.14 fk.5.
[108] Yusuf Hikmet Bayur, **Türkiye Devletinin Dış Siyasası,** Ankara, TTK Basımevi, 1995, s.180.
[109] MBS Md. 15.
[110] Fransızca metinde "*avarie*", İngilizce metinde "*damage*", 1936 Türkçe çevirisinde "hasar".
[111] Fransızca metinde "*fortune de mer*", İngilizce metinde "*peril of the sea*" 1936 Türkçe çevirisinde "*deniz arızası*".
[112] Md 16. Bu süre, Türk Boğazları'ndan Geçiş Tüzüğü verilerine göre geçiş sürati olan en az 10 kts ve Boğazlar'ın uzunlukları dikkate alınarak İstanbul Boğazı için yaklaşık 2 saat, Çanakkale Boğazı için yaklaşık 3.5 saattir. Geçiş için Marmara Denizi'nde katedilen mesafenin yaklaşık 120 NM olduğu dikkate alındığında ise, burada geçirilecek süre de yaklaşık 10 saat olacaktır. Bu süreler trafik yoğunluğu, meteorolojik ve oşinografik şartlar ile gemilerin imkân ve kabiliyetleri nispetinde değişikliğe uğrayabilir.

3.3.1.2.5. Karadeniz'de Kalışta Sınırlamalar

Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin barış zamanında[113] bu denizde bulundurabilecekleri toplam tonaj, aşağıdaki gibi sınırlandırılmıştır.

a. Aşağıda, (b) paragrafında öngörülen durum dışında, sözü geçen devletlerin toplam tonajı 30000 tonu aşmayacaktır.

b. Herhangi bir anda, Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin Karadeniz'deki en güçlü donanmasının[114] tonajı, işbu Sözleşme'nin imzalanması tarihinde bu denizde en güçlü olan donanmanın tonajını en az 10000 ton aşarsa, (a) paragrafında belirtilmiş olan 30000 tonluk toplam tonaj aynı ölçüde ve en çok 45000 tona varıncaya değin arttırılacaktır. Bu amaçla kıyıdaş her devlet, işbu Sözleşme'nin IV sayılı Ek'i uyarınca, Türk Hükümeti'ne, her yılın 1 Ocak ve 1 Temmuz tarihlerinde, Karadeniz'deki donanmasının toplam tonajını bildirecektir. Türk Hükümeti de bu bilgiyi, diğer Âkit Taraflara ve MC Genel Sekreteri'ne ulaştıracaktır[115].

---

[113] MBS Md.19 gereğince; md.18 ile getirilen düzenleme Türkiye'nin savaşan olmadığı savaş zamanında da geçerlidir. Fakat Türkiye savaşan ise 10-18. madde hükümleri uygulanmayacaktır; savaş gemilerinin geçişi tümüyle Türk Hükümeti'nin kararına bağlıdır(Md.20). Milletlerarası Adalet Divan'ının Korfu Boğazı Davası(İngiltere/Arnavutluk_1949) dikkate alındığında, bu hakkın Türkiye açısından ne kadar önemli olduğu anlaşılmaktadır. Bu kararda "*İki kıyı devletinin olağan ilişkiler sürdürmedikleri, ..., Yunanistan'ın kendisini teknik olarak savaş durumunda addettiğini açıklamış olduğu.....Divan, bu istisnai şartlar altında Arnavutluk'un savaş gemilerinin Boğaz'dan geçişine dair düzenlemeler yayınlamasının kabul edilebilir görüleceği, ancak böyle bir geçişin engellenmesinin veya onun bir izin şartına tabi kılınmasının haklı görülemeyeceği görüşündedir*" denmektedir. Karar gerekçesi için bkz. Gündüz, **a.g.e.,** s.552-557. Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidiyle karşı karşıya kaldığını düşünmesi halinde ise, şartlı olarak(Yüksek taraflara ve MC Genel Sekreteri'ne bildiri göndermek ve MC Konseyi'nin üçte ikisi ve âkit tarafların çoğunluğunun Türkiye'nin almış olduğu önlemlerin haklı olmadığına karar vermesi halinde söz konusu önlemleri ve Sözleşme'nin 6. maddesi uyarınca alınmış olabilecek önlemleri kaldırmayı yükümlenir(Md.21).) Savaşan devletmiş gibi md.20 uyarınca savaş gemilerinin geçişine dilediği gibi karar verecektir.

[114] Burada en güçlü yerine en büyük denseydi daha yerinde olurdu. Güçlülük tartışma götürür. İngilizce resmî metinde "*strongest fleet*", Fransızca orijinal metinde "*plus forte*".

[115] Ocak 2009'da Karadeniz'deki en büyük donanma Rusya Federasyonu'na ait olup, (Rusya Filosu 2019 yılına kadar Ukrayna'dan kiralamış olduğu Sivastapol limanında bulunmaktadır.) toplam tonajı 56320 ton'dur. Bkz. Ek 7. Sözleşme'nin imzalandığı tarihte Rus Donanması'nın bu denizdeki toplam tonajı 60000 ton civarındaydı. Harp Akademileri Yayınları, **Uluslararası Boğazlardan Geçiş ve Türk Boğazları'nın Hukukî Statüsü,** İstanbul, Harp Akademileri Komutanlığı Basımevi, 1999, s.59. Buradan hareketle Ocak 2009 itibariyle Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin bu denizde bulundurabilecekleri savaş gemilerinin en yüksek tonajı, 30000 ton'dur.

c. Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerden herhangi birinin bu denizde bulundurabileceği tonaj, yukarıdaki (a) ve (b) paragraflarında öngörülen toplam tonajın üçte ikisiyle sınırlandırılmış olacaktır.[116]

ç. Bununla birlikte, Karadeniz kıyıdaşı olmayan bir ya da birkaç devlet, bu denize, insancıl bir amaçla [117]deniz kuvvetleri göndermek isterlerse, toplamı, hiçbir varsayımda 8.000 tonu aşmaması gerekecek olan bu kuvvetler, işbu Sözleşme'nin 13. maddesinde öngörülen önbildirime gerek duyulmaksızın, aşağıdaki koşullar içinde Türk Hükümeti'nden alacakları izin üzerine, Karadeniz'e girebileceklerdir[118]: Yukarıdaki a) ve b) paragraflarında öngörülen toplam tonaj dolmamışsa ve gönderilmesi istenilen kuvvetlerle bu toplam tonaj aşılmayacaksa, Türk Hükümeti, kendisine yapılmış olan istemi aldıktan sonra en kısa süre içinde bu izni verecektir; sözü geçen toplam tonaj daha önce kullanılmış bulunuyorsa ya da gönderilmesi istenilen kuvvetlerle bu toplam tonaj aşılacaksa, Türk Hükümeti, bu izin isteminden, Karadeniz kıyıdaşı devletleri hemen haberli kılacak ve bu devletler, haberli kılındıklarından 24 saat sonra bir karşı görüş öne sürmezlerse, ilgili Devletlere istemlerine ilişkin olarak verdiği kararı en geç 48 saat içinde bildirecektir[119].

Karadeniz'de bulunmalarının amacı ne olursa olsun, kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemileri bu denizde 21 günden çok kalamayacaklardır.[120]

---

[116] MBS Md. 18 fk.4. Hatırlanacak olursa, Boğazlar'dan geçişte böyle bir sınırlama yoktur.

[117] İnsancıl bir amaç; gıda ve giyecek yardımı, istihkam hizmetleri ve sağlık hizmetleri gibi yapıcı amaçlardır.

[118] Burada "*insancıl amaç*" önbildirim zorunluluğunu kaldırmış; fakat, izin mekanizması devreye girmiştir. Önbildirimde inisiyatif geçen devlette iken, insancıl amaç söz konusu olduğunda izin mekanizması tesis edilmiştir. Fakat izin vermememe yetkisi, yukarıda belirtilen tonaj sınırlaması dahilinde sözde kalmaktadır. Ancak bu tonajın aşılması halinde diğer kıyıdaş devletlerin itirazı olmaması şartı aranarak Türkiye Hükümeti'nin inisiyatifinde kalmıştır. Sonuç olarak denilebilir ki "*insancıl amaç*" söz konusu olduğunda özel olarak 45000 tondan fazla kuvvet Karadeniz'de bulunabilecek ve önbildirim süresi olan en az 8 gün önceden bilgi verme zorunluluğu kalmayacaktır. Madde de geçmemesine rağmen insancıl amaçla yapılacak geçişler de izin talebi doğal olarak önbildirimde verilmesi gereken bilgileri içermelidir.

[119] MBS Md.18 fk.5. Bkz. dipnot 78.

[120] MBS Md. 18 fk.7. Bu süre kısıtlaması, kıyıdaş devletlerin güvenliği açısından önemli bir kazanımdır.

3.3.1.2.6. Sağlık Yönünden Kısıtlama

İçinde veba, kolera, sarı humma, lekeli humma (typhus exanthématique) ya da çiçek hastalığı olayları bulunan, ya da yedi günden az bir süre önce bu hastalıklar bulunmuş olan savaş gemileriyle, bulaşık bir limandan 120 saatten az bir süreden beri ayrılmış olan savaş gemileri, Boğazlar'ı karantina altında geçecekler ve Boğazlar'ın bulaştırılmasına hiçbir olanak bırakmamak için gerekli korunma önlemlerini gemideki araçlarla uygulamak zorunda olacaklardır[121].

3.3.2. Savaş Zamanında

Boğazlar'dan savaş gemilerinin geçişine ilişkin olarak buraya kadar ele almış olduğumuz hususlar barış zamanı için tesis edilmiş olan kuralları ihtiva etmektedir. Bundan sonra sırasıyla, Sözleşme'nin düzenlediği "*savaş zamanı*" ve "*Türkiye'nin Kendini Pek Yakın Savaş Tehdidi Altında Görmesi"* hallerindeki geçiş rejimi incelenecektir. Son olarak genel hükümlere değinilecek ve geçiş rejimine ilişkin maddelerin incelenmesi tamamlanacaktır.

3.3.2.1. Türkiye'nin Savaşan Olmadığı Durum

Türkiye savaşan değilse[122], savaşan devlete ait olmayan savaş gemileri için barış zamanı koşulları geçerli olacaktır[123]. Savaşan devlet savaş gemileri, bu durumda Boğazlar'dan geçemezler ta ki (savaş başlamadan) bağlı bulundukları üslerinden ayrılmış bulunanların bu üslerine dönmek talepleri olmasın[124]. Bağlı bulundukları üslere geri dönmeleri amacıyla geçişleri mümkün olacak olan savaşan devlet savaş gemisinin Boğazlar'dan geçiş esnasında el koyma[125] girişimleri, denetleme(ziyaret) hakkı[126] uygulamaları ve başka herhangi bir düşmanca eylemde bulunmaları yasaktır[127].

---

[121] MBS Md.22.
[122] Hatırlatalım; bilinçli olarak tarafsız denmemiştir. Bkz. sf.43 dipnot 60.
[123] MBS Md.19 fk.1.
[124] MBS Md.19 fk.4.
[125] Fransızca ve İngilizce metinlerde "*capture*", 1936 Türkçe çevirisinde "*zapt ve müsadere*".
[126] Fransızca metinde "*droit de visite*", İngilizce metinde "*right of visit and search*", 1936 Türkçe çevirisinde "*muayene hakkı*".
[127] MBS Md.19 fk.5. Burada kasıt, savaşan devlete uluslararası hukuk tarafından tanınmış olan ve haklarının; Boğazlar'dan geçmekte olan diğer savaşan devlete ait savaş gemisi veya ona bağlı ticaret gemisine ilişkin olarak kullanımının yasaklanmasıdır.

Savaşan devletlerin savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişine ilişkin diğer istisnai hükümler şunlardır[128]:

a. Türkiye için[129] ya da MC(BM)'ye üye herhangi bir başka âkit taraf için, MC Misakı(BM Şartı)'ndan doğan haklar ve yükümlülükler söz konusu olduğunda[130] ve;

b. Saldırıya uğramış bir devlete, MC Misakı(BM Şartı) çerçevesi içinde yapılmış, bu Misak'ın 18. maddesi hükümleri uyarınca kütüğe yazılmış (tescil edilmiş) ve yayımlanmış, Türkiye'yi bağlayan bir karşılıklı yardım antlaşması gereğince yapılan yardım durumlarıdır.

3.3.2.2. Türkiye'nin Savaşan Olduğu Durum

Savaş gemilerinin geçişi konusunda Türk Hükümeti tümüyle dilediği gibi davranabilecektir.[131] Bu durumda Türkiye savaş gemilerinin geçişine izin vermede, engellemede, mani olmada, Karadeniz'e kıyıdaş olsun olmasın, savaşan olsun olmasın, insani amaçlı olsun olmasın, limanlarından ayrılmış limanlarına dönüyor olsun olmasın tamamen mutlak ve münhasır yetkiye sahiptir[132]. Bu yetki, hiçbir şekilde kısıtlanamaz. Dilediği savaş gemisini geçirir; dilediğini geçirmez. Yani, Boğazlar üzerindeki Türk egemenliği herhangi bir sınırlandırmaya tâbi olmadan tanınmış olmaktadır[133]. Bu madde, egemenliğin doğal sonucudur, 1923 LBS düşünüldüğünde büyük kazanımdır ve savaşın gidişatını etkileyecek niteliktedir[134].

---

[128] MBS Md.19 fk.2.

[129] Burada Türkiye'yi özellikle belirtmiş olması, Sözleşme'nin Boğazlar'dan geçişe ilişkin olarak Türkiye'nin egemen haklarının tanınması anlamında kabul edilebilir.

[130] Bugün MC'nin işlevini yüklenmek adına yerini alan BM ve BM Şartı uyarınca meşru müdafaa ve BMGK tarafından alınacak müdahale kararının uygulanması hali geçerlidir. Zira akit tarafların hepsi, BM'ne üyedir ve BM Şartı uyarınca BMGvK kararlarını uygulamakla yükümlenmişlerdir. Ayrıca BMŞ Md 103 uyarınca BMŞ ile diğer bir antlaşmanın çatışması halinde BMŞ hükümleri uygulanacaktır. MC ile BM arasında bu yönden bir bağlantı söz konusudur. Yoksa doğrudan bir halefiyet yoktur. Bkz. sf..83.
BMŞ md.103:
"*Birleşmiş Milletler üyelerinin işbu Antlaşma'dan doğan yükümlülükleri ile başka herhangi bir uluslararası anlaşmadan doğan yükümlülüklerinin çatışması durumunda, işbu Antlaşma'dan doğan yükümlülükler üstün gelecektir.*"

[131] MBS Md.20.

[132] Harp Ak.Yay, **a.g.e.,** s.41.

[133] Belik, **a.g.e,** s.26.

[134] TC Hükümeti'nin bu konudaki kararı, siyasal nitelikte olacaktır. Harp Ak.Yay., **a.y.**

3.3.3. Türkiye'nin Kendisini Pek Yakın Bir Savaş Tehdidi Altında Görmesi Hali

Kural olarak Türkiye savaşan devlet olduğu haldeki yetkiyi haizdir. Fakat bu yetki bazı kısıtlamalara tâbi kılınmıştır[135]. Şöyle ki:

a. Türkiye'nin söz konusu yetkisini kullanmadan önce Boğazlar'dan geçmiş ve bağlama limanlarından ayrılmış bulunan savaş gemileri bu limanlara dönebilirler. Fakat bu savaş gemisinin tâbi olduğu devlet, davranışlarıyla Türkiye'nin kendisini pek yakın savaş tehlikesinde görmesine yol açmışsa, bu haktan yararlandırılmayabilir[136].

b. Türk Hükümeti, Âkit Taraflara ve MC Genel Sekreteri'ne bu konuyla ilgili bir bildiri[137] gönderecektir[138].

c. MC Konseyi üçte iki çoğunlukla, Türkiye'nin almış olduğu önlemlerin haklı olmadığına karar verirse, ve işbu Sözleşme'nin imzacıları Âkit Tarafların çoğunluğu da aynı görüşte olursa, Türk Hükümeti söz konusu önlemlerle, işbu Sözleşme'nin 6. maddesi[139]ne dayanarak alınmış olabilecek önlemleri kaldırmayı yükümlenir[140].

Fakat bilindiği gibi MC günümüzde mevcut olmadığından bu hükmün tatbik kabiliyeti kalmamıştır[141]. Bahse konu bildirinin BM Genel Sekreteri'ne yapılması

---

[135] MBS Md.21 fk.1.
[136] Türkiye'ye kalmış bir husus. MBS Md.21 fk.2.
[137] Görüldüğü gibi "*izin*" değil "*bildiri*" olduğundan yetki Türk Hükümeti'nin inisiyatifiyle kullanılmaya başlanmıştır.
[138] MBS Md.21 fk.3.
[139] MBS Md.6: "*Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karsısında sayması durumunda, 2. madde hükümlerinin uygulanması(ticaret gemilerine ilişkin) yine de sürdürülecektir; ancak, gemilerin Boğazlar'a gündüz girmeleri ve geçisin, her seferinde, Türk makamlarınca gösterilen yoldan yapılması gerekecektir.*
Kılavuzluk, bir durumda, zorunlu kılınabilecek, ancak ücrete bağlı olmayacaktır."
MBS Md.2 : "*Barış zamanında, ticaret gemileri, gündüz ve gece, bayrak ve yük ne olursa olsun, aşağıdaki 3. madde hükümleri saklı kalmak üzere, hiçbir işlem (formalite) olmaksızın, Boğazlar'dan geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) tam özgürlüğünden yararlanacaklardır. Bu gemiler, Boğazlar'ın bir limanına uğramaksızın transit geçerlerken, Türk makamlarınca, alınması işbu Sözleşmesi'nin I sayılı Ek'inde öngörülen vergilerden ve harçlardan başka, bu gemilerden hiçbir vergi ya da harç alınmayacaktır.*
Bu vergilerin ya da harçların alınmasını kolaylaştırmak üzere, Boğazlar'dan geçecek ticaret gemileri, 3. maddede belirtilen istasyonun görevlilerine adlarını, uyrukluklarını, tonajlarını, gidecekleri yer ve nereden geldiklerini bildireceklerdir.
Kılavuzluk ve yedekçilik (römorkörcülük) isteğe bağlı kalmaktadır."
[140] MBS Md.21 fk.4.
[141] Belik, **a.g.e.,** s.27.

hali ve c) maddesinde geçen Türkiye tarafından yürürlüğe konulan önlemlerin BM Güvenlik Konseyi (BMGvK) tarafından değerlendirmeye tâbi tutulabilmesi hali ise doğrudan söz konusu değildir. BMGvK' nin bahse konu işlevi siyasi bir işlev olduğundan bu işlevin yerine getirilebilmesi belirli şartlara bağlıdır. BM Genel Kurulu (BMGnK)'nun 12 Şubat 1946 tarih ve 24(I) sayılı kararı ve MC'nin kendini feshettiği 18 Nisan 1946 tarihindeki son toplantısında almış olduğu karar gereğince Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf devletlerin talebi ve BMGnK'nun oluru gerek şarttır[142].

3.3.4. Genel Hükümler

Sözleşme md.24 der ki: "*Türk Hükümeti, işbu Sözleşme'nin savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişine ilişkin her hükmünün yürütülmesine göz kulak(nezaret etmek[143]) olacaktır.*"

Türk Hükümeti, yabancı bir deniz kuvvetinin yakında Boğazlar'dan geçeceği kendisine bildirilir bildirilmez, bu kuvvetin kuruluşunu, tonajını, Boğazlar'a giriş için öngörülen tarihî ve, gerekirse, olası dönüş tarihini, Âkit Tarafların Ankara'daki temsilcilerine bildirecektir[144].

Türk Hükümeti, Boğazlar'da yabancı savaş gemilerinin gidiş-gelişini gösteren, ayrıca ticarete ve işbu Sözleşme'de öngörülen deniz ve hava ulaşımına yararlı bütün bilgileri kapsayan yıllık bir raporu, MC Genel Sekreteri'ne ve Âkit Taraflara sunacaktır[145].

---

[142] Ayrıntılı bilgi için bkz. sf.83.
[143] Bkz. sf.73.
[144] Taraflar arasında, Türk Boğazları'ndan geçme özgürlüğünden yararlanmak isteyen bir devlet savaş gemisinin, Sözleşme'yle geçişine müsaade edilen 5 sınıf gemiden birine dahil edilmesi konusunda görüş ayrılığının söz konusu olduğu hallerde uyuşmazlık meydana gelecektir. Bu uyuşmazlık, sınıflandırmaya ilişkin ayrıntıların yer aldığı Ek II'nin yorumuna ilişkindir. Hal böyleyken hiçbir âkit taraf, kendi yorumunun diğerleri için bağlayıcı olduğu iddiasında bulunamaz. Bu durumda, Sözleşme'nin ilgili hükmünün yorumu konusunda bir anlaşmaya varılması ve bunun için de diplomatik kanaldan girişimlerde bulunulması gerekir. Tolurner, **Milletlerarası Hukuk Ders…,** s.174 dipnot 199(devamı).
[145] Bu raporlara ilişkin Dışişleri Bakanlığı'na yapmış olduğumuz bilgi edinme başvuruları için bkz. Ek 8.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

KARŞILAŞILAN SORUNLAR

Bir önceki bölümde, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin savaş gemilerinin geçişine ilişkin maddelerini inceledikten sonra bu bölümde öncelikle Sözleşme'nin günümüze kadar yaklaşık 73 yıldır yürürlükte kaldığı süre zarfında Boğaz Devleti olan Türkiye Cumhuriyeti'nin karşılaştığı sorunlar ele alınacak ve Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin bazı açılardan kritiği yapılacaktır. Bu amaçla;

a. İkinci Dünya Savaşı'nın sebebiyet verdiği Sözleşme'ye gayriâkti değişiklik talepleri;

b.Kavramsal sorunlar;

c. Askeri gemi sınıflarındaki değişmeler ve teknolojik gelişmelerin Sözleşme'ye etkileri;

ç. Sözleşme'nin ihlal edilmesi hali;

d. Âkit devletlerde meydana gelen yapısal değişimlerin(SSCB ve Yugoslavya'nın dağılması örneği) Sözleşme'ye etkisi ve;

e. Sözleşme uyarınca tesis edilmiş olan geçiş rejiminin yürütülmesinde bazı siyasal fonksiyonlar yüklenmiş olan MC'nin ortadan kalmış olması ve BM'nin Sözleşme zaviyesinden konumu değerlendirilmeye çalışılmıştır.

4.1. İkinci Dünya Savaşı

1939 yılında İkinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesiyle birlikte, Sözleşme'nin barış zamanı için öngörmüş olduğu rejim sona ermiştir. Bu tarihten Türkiye'nin tarafsızlığını bozarak Almanya'ya savaş ilan ettiği 23 Şubat 1945 tarihine dek, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 19. maddesi ile düzenlenen Türkiye'nin savaşan olmadığı olduğu bir savaş durumunda uygulanan rejim geçerli olmuştur[1]. Bu

[1] Türkiye'nin savaşan devlet gruplarından biriyle ittifak imzalaması nedeniyle, İkinci Dünya Savaşı boyunca "*tarafsız*" kalmadığı görüşü için bkz. Sander, **a.g.e.,** s.91.

maddeye göre (iki istisna durumu hariç), savaş zamanında Türkiye tarafsız ise, savaşan devletlerin savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçmesi yasaktır[2].

4.1.1. Savaş Öncesi Sovyet Talepleri

İkinci Dünya Savaşı öncesinde, İtalya ve Almanya'nın saldırgan tutumları, Türkiye'yi o tarihe dek izlemiş olduğu "*ittifaklara katılmama*" politikasından uzaklaştırmıştır. Bu iki devletin yayılmacı tutumları, İngiltere ve Fransa'yı Doğu Avrupa'da bir ittifak sistemi oluşturmaya itmiş ve bunun sonucunda İngiltere, Polonya'ya ve daha sonra da Romanya ile Yunanistan'a askerî güvence vermiştir. Bu askerî güvencelerin ardından İngiltere, Fransa ve Sovyetler Birliği arasında, Alman ve İtalyan karşıtı kampa Sovyetler'i katmak için, askerî ve diplomatik görüşmeler başlamıştır. Almanya'nın Mart 1939'a dek izlemiş olduğu "*bir millet bir devlet*" politikası sınırları içinde bir Alman azınlığı bulundurmayan ve Sevr Antlaşması tecrübesi bulunan Türkiye için çok büyük bir endişe doğurmamıştır. Fakat, Hitler'in 15 Mart 1939'da halkı Alman olmayan Çekoslovakya'yı ilhakı, Türkiye'yi kaygılandırmıştır[3]. Hem Çekoslovakya olayı, hem de İtalya'nın Akdeniz'de hâkimiyet kurma isteği, Türk-İngiliz(12 Mart 1939) ve Türk-Fransız (23 Haziran 1939) karşılıklı yardım bildirimlerinin (deklarasyonlarının) yapılmasına neden olmuştur.

Ancak, Sovyetler Birliği'nin söz konusu kampa dahil edilmeye çalışıldığı bu görüşmeler sürüncemede kaldığından, bu devlet, Müttefiklerin Nazileri kendi üstlerine saldırtmak istediklerini düşünerek Almanya'ya yanaşmış ve 23 Ağustos 1939 tarihinde de Alman-Sovyetler Birliği Paktı imzalanmıştır[4]. Bu tarihten sonra Sovyetler Birliği, bu görüşlerini Türkiye'ye anlatmak için, Dışişleri Bakanı Saraçoğlu'nu Moskova'ya davet etmiştir[5].

Bu görüşme sırasında Sovyet liderliği (Stalin-Molotov) Saraçoğlu'ndan, Türkiye'nin Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin hükümlerine aykırı olarak, Sovyetler

---

[2] İnan, **a.g.e.,** s.91.
[3] Sander, **a.g.e.,** s.128.
[4] Baskın Oran, "*Türkiye'nin Kuzeydeki Büyük Komşusu Sorunu Nedir?*", **S.B.F.D,** 1970, C.XXV, sayı 1, s.49. İnternete aktarılmış makaleyi görmek için bkz. (Çevrimiçi) http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/42/430/4812.pdf (5 Ocak 2009).
[5] Oran, **a.g.m.,** s.49.

Birliği'nin rızası olmadığı müddetçe Boğazlar'ı, Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin tümünün savaş gemilerine kapamasını ve Boğazlar Bölgesi'nin ortaklaşa (TC-Sovyetler Birliği) savunulmasını istemiştir[6]. Saraçoğlu bu istekleri reddederek, Ankara'ya dönmüş ve aynı gün Ankara'da üçlü ittifak antlaşması imzalanmıştır[7].

4.1.2. Savaş Döneminde Karşılaşılan Sorunlar

İkinci Dünya Savaşı'nın başlamasının ardından Türk Boğazları'na ilişkin ilk girişim, yine Sovyetler Birliği'nden gelmiştir. 12-13 Kasım 1940 tarihlerinde Hitler, Ribbentrop ve Molotov arasında bir toplantı yapılmıştır. Bu toplantının amacı, mihver devletleri ile Sovyetler Birliği arasında, dünyanın hangi nüfuz bölgelerine ayrılacağını belirlemektir. Bu görüşmelerde Ribbentrop, Almanya'nın, Sovyetler Birliği'nin Boğazlar rejiminden duyduğu tatminsizliği anladığını ve Sovyet gemilerinin (savaş ve ticaret), Boğazlar'dan daha kolay bir biçimde geçebilmesinin doğal olduğunu söylemiştir. Ayrıca, Hitler de, Boğazlar rejiminde Sovyetler Birliği lehinde bir değişiklik yapılması için çalışacağını belirtmiştir. Fakat, Sovyetler Birliği Boğazlar'da üs elde etmesini sağlayacak fiilî garantiler peşindedir. Görüşmeler sonunda Ribbentrop'un Molotov'a verdiği antlaşma tasarısının iki numaralı protokolünde, Sovyetler Birliği'nin sınırsız geçiş hakkına sahip olacağı, Karadeniz'e kıyısı bulunmayan devletlerin ise, gemilerini geçiremeyecekleri yeni bir Boğazlar rejiminden söz edilmiştir[8].

Görüşmelerin kesilmesinin ardından, Sovyetler Birliği'nin, Mihver'e katılmak için ileri sürmüş olduğu koşullar arasında, uzun vadeli kiralama yoluyla Boğazlar Bölgesi'nde kendi kara ve deniz kuvvetleri için üs kurulması da bulunmaktadır[9].

Bozulan Alman-Sovyet ilişkileri nedeniyle, Türkiye ile arasını düzeltmek isteyen Sovyetler Birliği, Türkiye'ye 1941 ilkbaharında bir nota vererek, Boğazlar üzerindeki isteklerini geri aldığını ve bu konuda hiçbir talebi bulunmadığını bildirmiştir. Bu davranışın bir yansıması olarak, 25 Mart 1941 tarihinde Türk-Sovyet

---

[6] İnan, **a.g.e.,** s.102.
[7] Antlaşma'nın Türkçe tam metni için bkz. **Düstur III. Tertip, C.XXI.** s.15-18 veya Soysal, **a.g.e.,** s.608-617.
[8] M.Gönlübol, **Olaylarla Türk Dış Politikası,** Ankara, Siyasal Kitapevi, 1993, s.149-150.
[9] Gönlübol, **a.g.e.,** s.150.

Saldırmazlık Bildirisi(Deklarasyonu) yayınlanmıştır[10]. Almanya'nın Sovyetler Birliği'ne saldırmasının ardından, Sovyetler Birliği Türkiye'ye 10 Ağustos 1941'de yeni bir nota vererek, gerek Türk toprakları gerekse Boğazlar konusunda hiçbir talebi olmadığını bildirmiştir[11]. Bu iki nota ile Sovyetler Birliği, Türkiye'nin savaş sırasında en azından tarafsız kalmasından yana olduğunu belirtmiştir[12].

Aslında, İkinci Dünya Savaşı içerisinde Türk Boğazları'na ilişkin olarak yaşanan en önemli olay, bazı Alman ve İtalyan savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçmesidir. Çünkü bu olay, Sovyetler Birliği'nin Türk Boğazları'na yönelik taleplerinin dayanağı oluşturmuştur[13]. 5 Haziran 1944'te Almanya, gemilerinin Boğazlar'dan geçerek Romanya'ya gitmeleri için izin istemiş ve bu gemilerin savaş gemisi olmadıkları yönünde güvence vermiştir. Bunun üzerine, Türk Hükümeti gemilerin bir kısmının geçişine izin vermiştir. Müttefiklerin bu olayı protesto etmesinin ardından, söz konusu gemilerin aranması ve içlerinde ticaret gemilerinde bulunmayan türden maddelerin ele geçirilmesinin ardından, Karadeniz'e geçişleri durdurulmuştur[14].

4.1.2.1. Yalta ve Potsdam'da Boğazlar Sorunu

4.1.2.1.1. Yalta Konferansı

Savaştan sonra kurulacak barış düzenini görüşmek üzere, Roosvelt, Churchill ve Stalin 4 Şubat 1945 tarihinde Yalta'da bir araya geldiler. 10 Şubat'ta Stalin, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin değiştirilmesi gerektiğini belirterek, antlaşma içerisinde Japonya'nın Sovyetler Birliği'nden daha geniş rol oynamasından şikâyet etmiştir. Ayrıca, Sözleşme içerisinde yer alan MC Örgütü'nün ortadan kalktığını da vurgulamıştır. Yalta konferansı sonucunda, Montrö rejiminin Sovyetler Birliği lehine

[10] Uçarol, **a.g.e.,** s.786.
[11] İnan, **a.g.e.,** s.97.
[12] Sander, **a.g.e.,** s.130.
[13] Sovyetler Birliği, Türkiye'ye verdiği 7 Ağustos 1946 tarihli notasında, "*Seefalke*" adlı Alman savaş gemisinin, 9 Temmuz 1941 tarihinde, "*Tarvisio*" adlı İtalyan yardımcı savaş gemisinin de, 5 Haziran 1944'te Boğazlar'dan geçtiğini bildirmiş ve buna dayanarak, Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile oluşturulan rejimin, Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin güvenliklerini sağlayamadığını ileri sürmüştür. İnan, **a.g.e.,** s.103.
[14] Gönlübol, **a.g.e.,** s.181.

değiştirilmesi ve konunun Dışişleri Bakanları Konferansı'nda ele alınarak, bu durumun Türkiye'ye uygun bir zamanda bildirilmesi kabul edilmiştir[15].

Sovyetler Birliği'nin, Türkiye'ye karşı yürüttüğü "*sinir harbi*", Yalta Konferansı'ndan sonra da devam etmiştir. Bu devlet, 19 Mart 1945'te, Türkiye'ye verdiği bir nota ile 17 Aralık 1925 tarihli Türk-Sovyet Tarafsızlık ve Saldırmazlık Antlaşması'nı İkinci Dünya Savaşı'nın getirdiği değişikliklere ve koşullara artık yanıt veremeyeceği gerekçesiyle sona erdirmiştir[16].

4.1.2.1.2. Potsdam Konferansı

Potsdam Konferansı'ndan önce Molotov, Temmuz 1945'de Türkiye'nin Moskova Büyükelçisi Selim Sarper'e, Sovyetler Birliği'nin dostluğunu yeniden kazanmak için, Türkiye'nin Kafkas sınırındaki iki Türk ilini(Kars ve Ardahan) Sovyetler'e geri vermesi gerektiğini söylemiştir[17]. Ayrıca, Sovyetler Birliği, Türkiye'nin Boğazlar'ı kendi başına savunamayacağını belirterek Türk toprakları üzerinde Sovyet üsleri kurulmasını ve Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin değiştirilmesini de talep etmiştir. Fakat Türkiye, bu istekleri kabul etmemiştir[18].

Potsdam Konferansı sırasında, Boğazlar'la ilgili olarak yapılan tartışmalarda, Stalin Boğazlar'da kara ve deniz üsleri talep ederek, bu konunun sadece Türkiye ile Sovyetler Birliği'ni ilgilendiren bir sorun olduğunu ileri sürmüştür. Oysa ABD ve İngiltere, Boğazlar rejiminin bütün dünyayı ilgilendirdiğini düşünmemektedir[19]. 17 Temmuz'da başlayan Potsdam Konferansı'nda, 24 Temmuz'a gelindiğinde Boğazlar konusunda bir antlaşmaya varılamamıştır. Bu üç büyük devletin anlaşabildikleri tek nokta, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin, günün koşullarına yanıt verememesi nedeniyle yenilenmesi gerektiğidir. Taraflar ayrıca, her üç devletin de Türkiye ile doğrudan görüşmeler yapmasını bir sonraki adım olarak kararlaştırmışlardır.

---

[15] İnan, **a.g.e.,** s.98.
[16] Rıfkı Salim Burçak, **Moskova Görüşmeleri (26 Eylül-16 Ekim 1939) ve Dış Politikamız Üzerindeki Tesirleri,** Ankara, Gazi Üniversitesi Yayınları, 1983, s.172-173'den aktaran İnan, **a.g.e.,** s.106.
[17] Erkin, **a.g.e.,** s.253.
[18] **a.e.,** s.254.
[19] İnan, **a.g.e.,** s.100.

4.1.3. Savaş Sonrası Notalar

Potsdam Konferansı'nda kararlaştırıldığı üzere, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin değiştirilmesi için ABD, İngiltere ve Sovyetler Birliği, Türkiye'ye, kendi taleplerini içeren notalarını vermişlerdir.

4.1.3.1. Amerika Birleşik Devletleri ve İngiltere'nin Notaları

İlk değişiklik önerisini, Türkiye'ye verdiği 2 Kasım 1945 tarihli nota ile ABD yapmıştır[20]. ABD notasına göre, değişen dünya koşullarına cevap verebilmesi için, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin yeniden gözden geçirilip düzeltilmesinde şu ilkeler dikkate alınmalıdır:

a. Boğazlar, her zaman (savaş veya barış zamanında) bütün devletlerin ticaret gemilerine açık olmalıdır;

b. Boğazlar, her zaman (savaş veya barış zamanında) Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin savaş gemilerin transit geçişine açık olmalıdır;

c. Üzerinde anlaşılacak, sınırlandırılmış bir tonajın altındaki gemiler hariç, barış zamanında Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişi yasak olmalıdır. Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin bu geçişe razı olmaları veya söz konusu gemilerin BM tarafından görevlendirilmiş olmaları durumu, yukarıdaki sınırlamaya istisna teşkil etmelidir;

ç. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ni günün koşullarına uydurmak için, Sözleşme'de geçen MC Sistemi'nin yerini BM sistemi almalı ve Japonya Sözleşme'ye taraf olan devletler arasından çıkarılmalıdır.

ABD, bütün bunların gerçekleştirilmesi için bir uluslararası konferans toplanmasını ve Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin burada ele alınmasını önermiştir. Ticaret gemilerinin her zaman Boğazlar'dan serbestçe geçebilmesi önerisi, zaten Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nce kabul edilmiş durumdadır. Fakat Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin savaş gemilerinin savaş zamanında da Boğazlar'dan geçebilmesi önerisi, Türkiye için birtakım sakıncalar içermektedir. Çünkü savaş zamanında Türkiye tarafsız ise, Sovyetler Birliği'nin Akdeniz'e geçireceği savaş gemileri,

[20] Nota'nın Türkçe metni için bkz. **Ayın Tarihi**, S.153, Ağustos 1946, s.74-75.

geriye dönerlerken başka birtakım savaş gemileri tarafından izlenebilir, hatta Boğazlar Bölgesi'nde bu gemiler arasında bir çatma yaşanabilir. Bunun sonucunda da, Türkiye'nin tarafsızlığı tehlikeye girebilir.

İngiltere, 21 Kasım 1945 tarihinde Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin değiştirilmesi konusundaki görüşlerini içeren bir notayı Türkiye'ye vermiştir[21]. İngiltere, bu notada ABD'nin önerilerine sıcak baktığını ancak konunun acil olarak ele alınması gerekmediğini belirtmektedir.

Türkiye, 6 Aralık 1945'de ABD'ye bir nota vererek bu devletin yapmış olduğu önerileri Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin yeniden gözden geçirilip düzeltilmesi tartışmalarına esas olmak üzere kabul ettiğini bildirmiştir. Türkiye ayrıca, kararları bağımsızlığına, egemenliğine ve ülke bütünlüğüne zarar vermeyecek bir uluslararası konferansa katılmayı da kabul etmiştir[22].

4.1.3.2. Birinci Sovyet Notası(7 Ağustos 1946)

Sovyetler Birliği, Potsdam'da kararlaştırıldığı üzere, 7 Ağustos 1946 tarihinde Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin değiştirilmesiyle ilgili görüşlerini içeren notayı Türk Hükümeti'ne vermiştir[23]. Ayrıca bu notanın bir örneğini ABD ve İngiltere'ye de göndermiştir.

Sovyetler Birliği, bu notada, İkinci Dünya Savaşı sırasında Montrö Boğazlar Sözleşmesi hükümlerinin birkaç kez ihlal edildiğine dikkati çekmiş ve bunlara dayanarak, Sözleşme'nin, Boğazlar'ın düşman güçler tarafından kullanılmasını engelleyemediğini ileri sürmüştür[24]. Bu nedenle, Sovyetler Birliği Montrö'nün değiştirilmesi gerektiğini iddia etmiş ve Sözleşme'nin değiştirilmesinde yol gösterici olmak üzere şu beş prensibi teklif etmiştir:

a. Boğazlar; her zaman, bütün devletlerin ticaret gemilerinin geçişine açık olmalıdır;

---

[21] Nota metni için bkz. **Ayın Tarihi,** S.144, Kasım 1945, s. 71.
[22] İnan, **a.g.e.,** s.102
[23] Nota metni için bkz. **Ayın Tarihi,** S.153, Ağustos 1946, s. 72-74
[24] SSCB bu notasında; bir Alman Sahil Güvenlik Gemisi'nin(Seefalke) 9 Temmuz 1941 tarihinde, bir İtalyan Yardımcı Savaş Gemisi'nin(Tarvisio) ise 10 Temmuz 1941'de ve bazı Alman savaş ve yardımcı gemilerini ise 5 Haziran 1944'de Boğazlar'dan geçirilmiş olduğunu ileri sürmektedir. **Ayın Tarihi,** S.153, Ağustos 1946, s.72.

b. Boğazlar; her zaman, Karadeniz'e kıyısı olan savaş gemilerinin geçişine açık olmalıdır;

c. Boğazlar; her zaman, özel olarak kabul edilecek haller dışında, Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin savaş gemilerinin geçişine kapalı olmalıdır;

ç. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin yerine getirilecek olan yeni rejim, sadece Karadeniz'e kıyısı olan devletler tarafından belirlenmeli ve bu yetki yalnızca onlara ait olmalıdır;

d. Boğazlar'daki, ticari ulaşım serbestliğinin ve güvenliğinin sağlanabilmesi için, bu konularla en yakından ilgili ve bunu gerçekleştirmeye en çok ehil olan Türkiye ve Sovyetler Birliği tarafından ortaklaşa olarak sağlanmalıdır ki; böylelikle, Boğazlar'ın, Karadeniz'e kıyısı olan devletler aleyhine kullanılması da önlenmiş olsun.[25].

Sovyetler Birliği'nin 7 Ağustos 1946 tarihli notasını, Türkiye'den önce, ABD(19 Ağustos) ve İngiltere(21 Ağustos) birer nota ile yanıtladılar. Her ikisi de Sovyetler Birliği'nin, Boğazlar'ın ticaret gemilerine her zaman açık olması ve Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin savaş gemilerine her zaman kapalı olması yönündeki görüşünü desteklemişlerdir[26]. Fakat, Boğazlar rejiminin, sadece Karadeniz'e kıyısı bulunan devletler tarafından düzenlenmesi yönündeki Sovyet önerisine şiddetle karşı çıkmışlar ve Boğazlar'ın savunulmasının, esasen Türkiye'nin "*görevi*" olduğunu vurgulamışlardır[27].

İngiliz ve Amerikan notalarının ardından, Türkiye 22 Ağustos 1946'da Sovyet notasını yanıtlamıştır. Bu notada Türkiye, öncelikle İkinci Dünya Savaşı sırasında Boğazlar'dan geçen ve Sovyetler Birliği'ne göre Sözleşme'nin hükümlerini ihlal etmiş olan gemilerin durumunu ayrı ayrı açıklamış ve bu olaylardan Türkiye'nin sorumlu tutulamayacağını belirtmiştir[28]. Fakat Türk Hükümeti, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin teknolojik gelişmelere ve mevcut koşullara uydurulması gerektiğini de kabul etmektedir. Türkiye ayrıca, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin değiştirilmesi

---

[25] Dikkat edilirse ilk üç madde ABD'nin 2 Kasım 1945 tarihli notasının ilk üç maddesiyle aynıdır. Bkz. sf.63 ve **Ayın Tarihi,** S. 153, Ağustos 1946, s.73.
[26] Erkin, **a.g.e.,** s.297-298.
[27] Ferene Vali, **The Turkish Straits and NATO,** USA, Hoover Institution Press, 1972, s.72.
[28] 22 Ağustos 1946 tarihli Türk Notası'nın tam metni için bkz. Vali, **a.g.e.,** s.255.

için bu Sözleşme taraflarının ve ABD'nin katılacağı bir uluslararası konferansa katılmaya hazır olduğunu da belirtmiştir[29]. Bu noktada ayrıca, yeni Boğazlar rejiminin, sadece Karadeniz'e kıyısı bulunan devletler tarafından belirlenmesi ve Boğazlar'ın, Türkiye ve Sovyetler Birliği tarafından ortaklaşa savunulması yönündeki Sovyet önerileri de, Türkiye'nin güvenliği ve egemenliği açısından sakıncalı bulunduğundan, reddedilmiştir[30].

4.1.3.3. İkinci Sovyet Notası(24 Eylül 1946)

Daha ilk notasının yankıları sürerken, Sovyetler Birliği, 24 Eylül 1946 tarihinde Türkiye'ye ikinci bir nota daha vererek, ilk notasındaki iddialarını ve isteklerini tekrarlamıştır. Sovyetler Birliği bu notada, Karadeniz'in kapalı bir deniz olduğu ve Boğazlar rejiminin, çeşitli antlaşmalarda da belirtildiği üzere, Karadeniz'e kıyısı olan devletler tarafından düzenlenmesi gerektiğini ileri sürmüş ve üs konusunun, kesinlikle Türkiye'nin egemenliğini zedelemeyeceğini belirtmiştir[31]. Sovyetler Birliği ayrıca, Potsdam Anlaşması'nı kendisine göre yorumlayarak, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin değiştirilmesinin doğrudan görüşmeler yoluyla gerçekleştirilmesi gerektiğini savunmuştur. Oysa ABD ve İngiltere, Potsdam Konferansı kararını, bu üç büyük devletin Türkiye ile ön hazırlık görüşmeleri yapmayı kararlaştırdıkları şeklinde yorumlamaktaydılar. Aslında ABD ve İngiltere, Potsdam Konferansı kararı gereği tarafların Montrö Boğazlar Sözleşmesi konusundaki görüşlerini Türkiye'ye yalnızca tek bir nota ile bildirmenin yeterli olduğunu düşünmekteydiler[32].

Sovyetler Birliği, önceki notanın aksine, 24 Eylül tarihli ikinci notasını, ABD ve İngiltere'ye vermemiştir. Bu yolla, bu iki devletin Boğazlar konusundaki tartışmalara karışmasından hoşnut olmadığını belirtmiş olur. Fakat Türkiye Boğazlar meselesinde bu iki devleti muhatap aldığından, Sovyetler Birliği'nin bu iki notasından İngiltere ve ABD'yi de haberdar etmiştir[33].

---

[29] Vali, **a.g.e.,** s.72.
[30] **A.e.,** s.73.
[31] Notanın Türkçe metni için bkz. **Ayın Tarihi,** S.154, Eylül 1946, s.46-51
[32] İnan, **a.g.e.,** s.113 dipnot 147.
[33] İnan, **a.g.e.,** s.107.

Önceki Sovyet notasında olduğu gibi, bu ikinci notaya da, Türkiye cevaplamadan önce ABD ve İngiltere'den yanıt gelmiştir. 9 Ekim 1946 tarihli notalarında, Potsdam'da alınan karara uygun olarak Türk Hükümeti ile yapılması öngörülen "*görüş teatisinin*" artık tamamlandığını belirten ABD ve İngiltere, Montrö'nün değiştirilmesi için önceden planlanan Konferans'ın toplanmasından yana olduklarını belirtmekteydiler[34].

Türkiye ise, ikinci Sovyet notasını 18 Ekim 1946 tarihli bir notayla yanıtlamıştır. Türkiye bu notasını, Japonya hariç, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin imzacısı olan öteki devletlere ve ABD'ye de göndermiştir[35]. Türkiye'ye göre, Sovyetler Birliği'nin 24 Eylül notasında ileri sürdüğü, 1921 Moskova Antlaşması'na göre Karadeniz'in kapalı bir deniz olduğu ve Boğazlar rejiminin sadece Karadeniz'e kıyısı bulunan devletler tarafından belirlenebileceği yönündeki iddiaları doğru değildir. Türkiye kendisi ile birlikte Sovyetler Birliği'nin, LBS'yi imzalamasının ve Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne katılmasının, 1921'de üzerinde anlaşılan noktanın iptal edildiğini kabul edildiğini belirtmiştir. Çünkü hem LBS, hem Montrö, "*yeterince geniş bir uluslararası çerçeve*" çizmekteydiler[36]. Ankara ayrıca, Sovyetler Birliği'nin Boğazlar'ın ortaklaşa savunulması önerisini, kendi egemenliği ve güvenliği için uygun bulmadığını bildirmiştir. Sonuç olarak Türkiye, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin değiştirilmesi için yapılacak olan uluslararası konferans öncesindeki "*görüş teatisi*"nin sona erdiğini belirtmiştir[37]. Sovyetler Birliği Türk notasını yanıtlamamış ve tasarlanan konferans da hiçbir zaman yapılamamıştır[38].

4.2. Savaş Gemilerinin Geçişine İlişkin Olarak Karşılaşılan Sorunlar

Buraya kadar İkinci Dünya Savaşı nedeniyle ortaya çıkan talepler üzerinde durulmuştur. Şimdi Sözleşme temelinde daha özel başlıklardaki yakın zamanda yaşanan sorunlara değinilecektir.

---

[34] Vali, **a.g.e.,** s.73.
[35] Notanın metni için bkz. **Ayın Tarihi,** S.155, Ekim 1946, s.58-70.
[36] Vali, **a.g.e.,** s.74.
[37] İnan, **a.g.e.,** s.115
[38] İnan, **a.g.e.,** s.116.

4.2.1. Sözleşmede Geçen "Barış Zamanında" ve "Savaş Zamanında" Kavramları Açısından Karşılaşılan Sorunlar

İkinci Dünya Savaşı'nın ardından yaşanan gelişmeler, "*savaş*" ve "*barış*" kavramının tanımında değişikliğe yol açmıştır. Bağımsızlık hareketleri, sömürgeciliğin sona ermesi ve büyük devletlerin bu tür gelişmelere müdahaleleri, uluslararası ilişkilerde köklü değişiklikler meydana getirmiştir. İşte bu koşullarda, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde yer alan "*savaş zamanında*" ve "*barış zamanında*" kavramları bulanıklaşmıştır.

Sözleşme'nin 19. maddesine göre savaş zamanında Türkiye tarafsız ise, savaşan devletlerin savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişi yasaktır[39]. Ancak, Arap-İsrail çatışmaları sırasında, Türkiye savaşan devletlerin savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişini engellememiştir (örneğin, Birleşik Arap Cumhuriyeti'nin savaş gemilerinin geçişine izin vermiştir.). Fakat bu davranışı ile Türkiye hiçbir devletin tepkisiyle karşılaşmamıştır[40].

Yine aynı durum, Vietnam Savaşı sırasında da gözlenmiştir. Türkiye, bu dönem içerisinde, ABD'nin savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişine izin verince Sovyet Pravda ve İzvestia gazeteleri, savaşan bir devletin savaş gemilerinin geçişini engellemediği gerekçesiyle Türkiye'yi Sözleşme hükümlerine aykırı davranmakla suçlamışlardır. Bunun üzerine Türk Dışişleri Bakanı Çağlayangil, Türkiye'ye yöneltilen suçlamaları ABD'nin Vietnam'da "*savaşan devlet*" olmadığını, sadece savaşan taraflardan birini desteklediğini belirterek yanıtlamıştır[41]. ABD, başlangıçta kendisinin Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf olmaması nedeniyle Sözleşme

---

[39] İkinci Dünya Savaşı sırasında tarafsızlığını ilan eden Türkiye, İngiltere'nin Türk Boğazları'ndan deniz yoluyla Rusya'ya malzeme nakli konusundaki isteklerine olumsuz cevap verdiği gibi, Almanya'nın benzer isteklerine karşı da aynı tarafsızlık içerisinde hareket etmiştir. İkinci Dünya Savaşı sırasında Romanya'daki petrole ihtiyacı olan İtalya, Karadeniz'e savaş gemisi göndererek Rusya'ya karşı koymak istemiş ancak, Montreux Sözleşmesi gereği Türk Boğazları'ndan bu tekneleri geçirememiştir. Almanya'nın Kırım'a taarruz ettiği sırada İtalyan Deniz Kuvvetleri 10 küçük torpidobotu, altı midget denizaltısı ve 10 küçük hücumbotunu deniz yolu yerine, karayolu ile Nisan 1942'de Karadeniz'e nakledebilmiştir. Marc Antonio Bregadin, **Italian Navy in World War II**, U.S. Naval Institute, Annapolis, Maryland, 1957, s. 301. Türk Boğazları, savaşan tarafların savaş gemilerine ve savaş malzemesi taşıyan gemilerine açılmayarak savaş sona ermiştir.

[40] Rozakis, **a.g.e.,** s.131.

[41] Vali, **a.g.e.,** s.102.

hükümleriyle bağlı olmadığını ileri sürmüşse de, daha sonra Türk Hükümeti'nin kullandığı argümanı benimsemiştir[42].

Bu iki olayın da açıkça ortaya koyduğu gibi, ideolojik uyuşmazlıklar, gerilla hareketleri ve ulusal bağımsızlık savaşları gibi durumlarda (eğer bir başka devlet buna yardımcı oluyorsa), bir devletin "*savaşan devlet*" olup, olmadığını, Sözleşme'deki terimlerden kestirmek pek mümkün görünmemektedir.

4.3.Askeri ve Teknolojik Gelişmelerin Neden Olduğu Sorunlar

Bu kapsamda, verilebilecek en iyi örnek Aralık 1968'de yaşanmıştır. ABD'nin Akdeniz'deki 6.Filo'suna ait olan Dyess ve Turner ismindeki savaş gemileri, Çanakkale Boğazı'ndan girerek 5 gün boyunca Karadeniz'de kalmışlar ve daha sonra yeniden 6.Filo'ya geri dönmüşlerdir. Her iki gemi de Sözleşme'de yer alan 15000 ton sınırının altındaydılar(10000 ton) ve bu açıdan Boğazlar'dan geçmelerinde bir engel söz konusu değildir. Ayrıca, hafif suüstü gemisi niteliğindeki bu iki geminin de taşıdığı topların çapı, Sözleşme'de öngörüldüğü gibi 203 mm'yi aşmıyordu. Ancak, Dyness hafif suüstü gemisi, 305 mm çapındaki 8 adet ASROC(denizaltısavar roketatar) füzeleri ile donatılmıştır. İşte bu nedenle, Sovyetler Birliği ve Bulgaristan Büyükelçilikleri sözlü olarak Türkiye'yi protesto etmişlerdir[43]. Türkiye bu protestoları yanıtlarken, 1936 yılından bu yana Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde yer almayan yeni silahların geliştiğini ve bu tür silahları taşıyan gemilerin Boğazlar'dan geçmesinin (eğer söz konusu silahlar savunma nitelikli iseler), Sözleşme'ye aykırı olmayacağını belirtmiştir[44]. Yani, bu tür sorunların nedeni Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin II.Eki'nin gelişen silah teknolojisine uyum sağlayamamasıdır[45].

4.4. Kimi Savaş Gemilerinin Sınıflarına Bağlı Olarak Karşılaşılan Sorunlar

Montrö Boğazlar Sözleşmesi, bazı savaş gemilerine, ait oldukları sınıfa göre Boğazlar'dan geçiş izni vermektedir. Bu nedenle, bir geminin hangi tür savaş gemisi

---

[42] Rozakis, **a.g.e.,** s.131.
[43] Hüseyin Pazarcı, "*Boğazlar Rejimine İlişkin Türk Dış Politikası ve Karşılaşılan Kimi Sorunlar*", **Prof.Dr.Ernst F.Hirsch Hatırasına Armağan,** Ankara, y.y., 1986, s.874.
[44] F.Vali, **Bridge Accross the Bosphorus,** Baltimore and London, The John Hopkins Press, 1971, s.183.
[45].Pazarcı, **a.y.**

olduğu önem kazanmaktadır. Bu konuya ilişkin bir sorun, 18 Temmuz 1976 tarihinde Sovyetler Birliği'ne ait olan Kiev savaş gemisinin Karadeniz'den girerek Boğazlar'dan geçmesiyle ortaya çıkmıştır[46]. Kiev gemisi geçişini Türkiye'nin izniyle uğraksız olarak gerçekleştirmiştir[47]. Sovyetler Birliği'nin Odessa Limanı'nda yapılan Kiev, 35-40 bin ton ağırlığında 71mt. genişliğinde ve 282 mt. uzunluğunda idi[48]. 177 mt uzunluğunda ve 28 mt genişliğinde eğimli bir güvertesi bulunan bu gemi üzerinde denizden havaya ve denizden karaya füzeler ile konvansiyonel toplar ve denizaltısavarlar bulunmaktadır. Geminin güvertesi 25-30 adet sabit kanatlı, dikey olarak inip kalkabilen (VTOL) Yak-36 türünde uçak ve yine 25-30 adet denizaltısavar helikopter bulundurabilecek kapasitededir.

Sovyetler Birliği, Kiev savaş gemisinin, denizaltısavar kruvazör olarak nitelendirmiştir. Fakat geminin, ABD'nin Akdeniz'deki 6.Filosu'na karşı Sovyet filosuna bir hava desteği sağlayabilecek kapasitedeki uçakları taşıyabilmesi, onun denizaltısavar kruvazör değil de, bir uçak gemisi olup, olmadığı tartışmasını gündeme getirmişti[49].

Bir görüşe göre, Kiev'in denizaltı savmak amacını yerine getirebilmesi için, uçak ve helikopterlerle donatılması gerekmektedir ve Kiev'in güvertesi buna uygundur. Bu nedenle Kiev, denizaltısavar füzelerin atışında kullanılmak amacıyla değil (yani denizaltısavar kruvazör olarak değil) başlıca uçak taşımak ve bunları denizde harekete geçirmek amacıyla yapılmıştır[50].

Kiev'in hangi sınıfa dahil olduğunun saptanması, onun Boğazlar'dan geçip geçemeyeceğini belirleyecektir. Çünkü eğer Kiev denizaltısavar kruvazör olarak kabul edilirse, gemi türlerinin sınıflandırılmasında bir otorite olan Jane's Fighting Ships[51]'e göre ağır suüstü gemisi olarak ele alınacak ve bu da Kiev'in Montrö'ye göre (Ek II B/1 a) bir "*hattıharp gemisi*" yapacaktır. Bilindiği gibi, Montrö'nün 11.

---

[46] **A.e.**
[47] Toluner, **Milletlerarası Hukuk Ders…,** s.171, dipnot 199.
[48] Kiev gemisi hakkındaki ayrıntılı bilgi için bkz. H.G.Knight, "*The Kiev and The Turkish Straits*", **A.J.I.L.,** 1977, s.125-129.
[49] Toluner, **Milletlerarası Hukuk Ders…** s.172.
[50] Knight, **a.g.m.,** s.128.
[51] Stephen Saunders, **Jane's Fighting Ships 2007-2008,** y.y., Janes Information Group, 2008.Yıllık olarak yayınlanan ve oldukça pahalı olan(880 ABD Doları) bu neşriyat Deniz Harp Okulu Komutanlığı Tüma.Orhan Aydın Kütüphanesi'nde incelenebilir. Stephen Saunders, **Jane's Fighting Ships 2007-2008,** y.y., Janes Information Group, 2008.

maddesine göre Karadeniz'e kıyısı bulunan devletler, 15000 tonun üzerinde olan hattıharp gemilerinin, tek başlarına ve en fazla iki torpido eşliğinde Boğazlar'dan geçirme hakkına sahiptirler, işte bu yaklaşımdan hareketle ve Türkiye'nin de izniyle, Sovyetler Birliği, Kiev gemisini 18 Temmuz 1976 tarihinde Boğazlar'dan geçirmiştir[52].

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde, uçak gemilerinin Boğazlar'dan geçişini açıkça yasaklayan bir hüküm bulunmamaktadır[53]. Fakat Sözleşme'nin 10. maddesi, Boğazlar'dan geçiş hakkına sahip olan gemi sınıflarını (hafif suüstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemiler) sıralamak suretiyle saptamıştır ve bu sınıflara girmeyen gemiler, Sözleşme'nin 11. ve 12. maddelerinde öngörülen özel durumlara[54] girmedikçe, Boğazlar'dan geçiş hakkına sahip olamaz. 11. ve 12. maddeler ise sırasıyla hattıharp gemileri ve denizaltıların hangi koşullarla Boğazlar'dan geçebileceklerini belirler. Sözleşme'nin ayrılmaz bir parçası olan EK II'de verilen tanımlardan yola çıkılınca da uçak gemileri, bu 5 sınıf gemiden hiçbirine girmeyip ayrı bir kategoride tanımlanmıştır. Yani gerçek uçak gemilerinin, Sözleşme'nin 11. maddesinde belirtilen, Karadeniz'e kıyıdaş olan devletlere ait olan 15000 tonu aşan hattıharp gemilerinden sayılması ve bu vesile ile geçişlerine izin verilmesi söz konusu olamaz[55].

Ayrıca Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne göre, bir savaş gemisi başlıca hava gemisi taşımak ve bunları denizde harekete geçirmek için yapılmamışsa, gemiye bir inme ya da havalanma güvertesi konulması, bu geminin uçak gemisi sınıfına sokulması sonucunu vermeyecektir[56]. Sözleşme'nin 15. maddesi de, gerçek uçak gemisi sınıfına girmeyen savaş gemilerinin uçak ve helikopter taşısalar bile, Boğazlar'dan geçebileceklerini göstermektedir. Çünkü söz konusu madde, savaş gemilerindeki hava gemilerinin (uçak, helikopter), geçiş sırasında havalandırılamayacağını öngörmektedir[57]. İşte Kiev savaş gemisi, bir denizaltısavar

---

[52] Pazarcı, **a.g.m.,** s.875.
[53] **A.y.**
[54] Karadeniz'e kıyıdaş devletlere ait 15000 tonun üzerinde olan hattıharp gemileri (md.11) ile yine bu devletlerin Karadeniz dışında yaptırdıkları veya satın aldıkları denizaltılar (md.12).
[55] Pazarcı, **a.g.m.,** s.877.
[56] MBS Ek II./b, 2.
[57] Pazarcı, **a.g.m.,** s.877.

kruvazör olarak kabul gördüğünden, Sözleşme'nin bu son iki hükmü (Ek II/b, 2 ve 15. madde) ile 11.maddesi çerçevesinde geçiş hakkına sahip olmuştur. Sovyetler Birliği Kiev'den sonra da, üç tane yeni Kiev tipi gemi yaparak bunları Türk Boğazlar'ından geçirmiştir[58].

Sonuç itibariyle, 1976 yılında Kiev'in Boğazlar'dan geçişi, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf olan hiçbir devlet tarafından resmen kınanmamış[59] ancak, uluslararası hukuk açısından Sözleşme'nin birtakım hükümlerinin hangi anlama geldiği sorununu gündeme getirmiştir. Sözleşme'nin ikinci ekinde geçen "*başlıca uçak taşımak ve bunları denizde harekete geçirmek için yapılmış veya planlanmış*" deyimiyle, bu amaçla yapılmamış olan gemilerde "*gemiye bir inme veya havalanma güvertesinin kurulması, bunun uçak gemisi sınıfına sokulmasını gerektirmez*" deyimi yoruma açıktır. Fakat Âkit Taraflar, Sözleşme'nin 8. maddesine göre Ek II'deki sınıflandırmayla bağlıdırlar. Eğer, Ek II'deki sınıflandırmada bir değişiklik yapılacaksa, bunun için antlaşmanın 29. maddesindeki kısmi değiştirme yöntemine başvurulabilir[60].

4.5. Sözleşme'nin İhlal Edilmesi Sorunu

Şimdi de, Sözleşme'nin yürütülmesi konusunda yukarıdaki özel(spesifik) sorunların yol açmış olduğu "*Sözleşme'nin İhlali*" bahsine kısaca değinilecektir.

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti'ne bu Sözleşme'nin savaş gemilerinin geçişine ilişkin hükümlerinin yürütülmesine ilişkin olarak 24. madde ile verilen "*göz kulak olma*[61]" görevi, "*nezaret*" manasında olup, Sözleşme'ye ihlali saptayıp diğer âkit tarafların bilgisine sunmaktan öteye bir davranış veya zor kullanım yükümünü doğurmamaktadır[62].

---

[58] **A.e.,** s.875, dipnot 102.
[59] **A.y.**
[60] Toluner, **Milletlerarası Hukuk Ders…,** s.172, dipnot 199.
[61] MBS Md. 24 fk.3. Türkçe resmî metinde "*nezaret etme*", İngilizce resmî metinde "*supervise*", Fransızca orijinal metinde ise "*veiller*".
[62] Toluner, **Milletlerarası Hukuk Ders…,** s.174 dipnot 199 devamı..

Sözleşme'nin âkit devletlerden biri tarafından esaslı bir şekilde ihlal edilmesi halinde 1969 Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi(VAHS) gereğince şu sonuçlar doğabilir[63];

a. Diğer âkit tarafların oybirliği ile Sözleşme'nin yürürlüğü tamamen veya kısmen askıya almalarını veya Sözleşme'yi;

(1) Kendileriyle kusurlu devlet arasındaki ilişkiler bakımından, ya da;

(2) Bütün taraflar arasında,

sona erdirme hakkı;

b. Bu ihlalden özel olarak etkilenen âkit tarafın, kendisi ile ihlal eden âkit taraf arasında Sözleşme'nin yürürlüğünü tamamen veya kısmen durdurma hakkı;

c. Kusurlu devlet dışındaki herhangi bir tarafa diğer âkitlere karşı, Sözleşme'nin yürürlülüğünü kısmen veya tamamen durdurma hakkı[64].

Sözleşme'nin yürürlülüğünün tamamen durdurulması halinde Türk Boğazları'ndan geçiş; yine Sözleşme'nin 28. maddesinde, süresinin sonsuz olduğu kabul edilen "*geçiş ve gidiş-geliş*[65] *serbestisi*" uyarınca yapılacaktır[66]. Yani barış zamanında olmak kaydıyla her türlü savaş gemisinin, aynı zamanda Türk Karasuları olan Türk Boğazları'ndan zararsız geçmesi söz konusu olacaktır[67].

4.6. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne Halefiyet Sorunu

Bu konuda BM bünyesinde hazırlanan ve imzalanan 23 Ağustos 1978 tarihli "*Viyana Devletlerin Antlaşmalara Ardıl(Halef) Olma Sözleşmesi"*[68] bize yol

---

[63] Viyana Sözleşmesi Md.60. Sözleşme'nin Türkçe metni için bkz. Gündüz, **a.g.e.,** s.199.

[64] Viyana Sözleşmesi bu hakkı; "*ancak bunu niçin antlaşma öyle bir nitelikte olmalı ki, bir tarafın antlaşma hükümlerini esaslı bir şekilde ihlal etmesi diğer her bir tarafın antlaşmadan doğan yükümlülüklerini ifa etme durumunu köklü bir biçimde değiştirme*" şartına bağlamıştır. Prof.Dr.Sevin Toluner, Montrö Boğazlar Sözleşmesi için ihlalin bu sonucu doğurduğunu değerlendirmektedir. Toluner ,**a.y.**

[65] Resmi Türkçe metinde "*Seyrisefain-(yeni Türkçede seyir)*".. Meray, Olcay, **a.g.e.,** s.50.

[66] **A.y.**

[67] Konuya ilişkin ayrıntılı açıklama ileride yapılacaktır.

[68] **UNGA A /** CONF.80 / 31, 23 Ağustos 1978. 1978 Viyana Devletlerin Antlaşmalara Ardıl Olma Sözleşmesi(VDAAS_(Vienna Convention on Succession of States in Respect of Treaties))'nin tam İngilizce metni için bkz. (Çevrimiçi) http://www.untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/3_2_1978.pdf (5 Haziran 2009)

gösterecektir. Sözleşme'nin ilgili maddeleri konu bağlamında kısaca ele alınacak ayrıntıya girilmekten kaçınılacaktır.

6 Kasım 1996[69] tarihinde yürürlüğe girmiş olan bu Sözleşme'yi Mayıs 2009 itibariyle 20 devlet imzalamış, 17 devlet ise âkit hale gelmiştir. Türkiye bu devletler arasında yer almamaktadır[70].

Bu Sözleşme antlaşmalara halefiyet konusunu üç durumda incelemiştir[71];

a. Bağımsızlığına yeni kavuşan devlet[72];

b. Ayrılma ya da birleşme yoluyla doğan devlet;

c. Bir toprak parçasının el değiştirmesi.

"Bağımsızlığına yeni kavuşmuş bir devlet", önceki devletçe yapılan çok taraflı bir antlaşmaya yürürlükte olsun ya da olmasın taraf olma bildirimi ile taraf olabilir[73]. Ancak yeni devletin antlaşmaya taraf olmasının, antlaşmanın konu ve amacına aykırı düşmemesi ve diğer devletlerin rızaları gerekiyorsa, diğer devletlerden bu onayların alınması gerekir[74].

Viyana Sözleşmesi'ne göre "*iki veya daha fazla devletin birleşerek meydana getirdikleri yeni bir devlet"*; önceki devletlerden biri tarafından yapılan bir antlaşmaya, yürürlükte olsun ya da olmasın, yalnızca önceki devletin ülkesinden oluşan bölümü açısından taraftır[75]. Bunun geçerli olabilmesi; yeni devletin antlaşmaya taraf olmasının antlaşmanın konu ve amacına aykırı düşmemesi, antlaşmanın uygulanma koşullarını temelden değiştirmemesi ya da, öteki tarafların

---

[69] Bu tarihte SSCB ve Yugoslavya dağılmıştı.
[70] 1978 VDAAS'NE taraf devletler için bkz. (Çevrimiçi) http://untreaty.un.org/sample/EnglishInternetBible/partI/chapterXXIII/treaty2.asp (29 Nisan 2009).
[71] Itır Aladağ, "*SSCB Sonrası Antlaşmalara Halefiyet Sorunu*", **Sosyal Bilimler Dergisi,** Sayı 19, y.y., 2008, s.133.
[72] SSCB'nin dağılması ile ortaya çıkan devletlerden Rusya ve Baltık Cumhuriyetleri dışında kalanlar yeni bağımsızlığına kavuşmuş devlet olarak telakki edilmektedir. Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (Kıbrıs Cumhuriyeti) ise kendisinin yeni bağımsızlık kazanmış bir devlet olarak nitelendirmiştir. Toluner, "*Montreux Konvansiyon'unun Feshi*...", s.1078.
[73] VDAAOS md.17 ve md.18.
[74] Aladağ, **a.g.m.**, s.133.
[75] 1978 VDAAOS Md.31/32.

rızasını gerektiren bir durum varsa, bu rızanın yeni devlet için de verilmiş olması gerekmektedir[76].

"Bir devletten ayrılma yoluyla oluşan bir ya da daha çok devlet" durumunda ise; önceki devlet ülkesinin tümü için yürürlükte olan bir antlaşma sonraki devletlerin her birini ve önceki devlet ülkesinin bir bölümü için yürürlükte olan her antlaşma yalnızca bu ülke parçası üzerinde kurulan sonraki devleti bağlayacaktır[77]. Ülkesinden bir bölümü ayrıldığı halde varolmaya devam eden devlet bakımından önceden yürürlükte olan her antlaşma, ilke olarak yürürlükte kalacaktır[78].

Halefiyetin "*bir toprak parçasının el değiştirmesi"* durumunda doğması halinde ise, söz konusu toprak parçası için, önceki devletin antlaşmalarının tümü geçersiz olup, sonraki devletinkiler yürürlüktedir[79].

1978 Viyana Sözleşmesi'nin 11. maddesine göre "*sınır antlaşmaları*" her daim geçerlidir. Yani sınırlarda 3. devletlerin aleyhine bir durum yaratacak değişikliklerde bulunulamaz. Sözleşme'nin 12. maddesi ise, yine 3. devletleri gözetmiş ve askerî üs kurmaya izin veren antlaşmalar dışında diğer devletler lehine hak doğuran ülkesel durumların da her halükârda geçerliliğini koruduğunu belirtmiştir[80]. Son olarak 13. maddede geçen kuraldışılık ise; bu Sözleşme'nin hiçbir hükmünün, devletler hukukunun her halkın ve her devletin doğal zenginlikleri ve kaynakları üzerindeki sürekli egemenliği kabul eden ilkelerini etkilemeyeceği yönündedir.

Fakat uygulamada üçüncü devletler; genel olarak her bir sonraki devletin özel durumuna ve ilgili antlaşmalara bakarak faydacı bir yaklaşımı sergilemektedirler. Nitekim aşağıda da görüleceği üzere SSCB'nin dağılması sonrasında Rusya Federasyonu'nun SSCB'nin devamı olduğu iddiası, diğer devletlerce kabul görmüşken, Yugoslavya'nın dağılması sonrasında Sırbistan-Karadağ Devleti benzer iddiada bulunmasına rağmen bu kabul görmemiştir.[81]

---

[76] Aladağ, **a.y.**
[77] 1978 VDAAOS Md.34.
[78] 1978 VDAAOS Md.35.
[79] 1978 VDAAOS Md.15.
[80] Aladağ, **a.g.m.,** s.135.
[81] Toluner, "*Montreux Konvansiyon'unun Feshi…*", s.1078-1079.

Uygulamada özellikle batılı devletler sonraki devletler ile ikili antlaşmaları tarayarak bunlardan sürdürülmesi iki tarafça da uygun bulunanların teyit edilmesinin ve çok taraflı antlaşmaların bu devletler bakımından yürürlükte kalmasının bu devletlerin depozitere bu antlaşmalarla bağlı olduklarını bildirmeleri ile gerçekleşmesinin uygun olacağını kabul etmektedir. Fakat buna rağmen tekrar edecek olursak; tek bir halefiyet rejiminin kabul edilmediği, devletine ve antlaşmasına bağlı olarak bir çözüm arandığı gözlenmektedir. Bunun belki de tek istisnası, sınır antlaşmaları ve ülkesel statüye ilişkin antlaşmaların sonraki devletleri bağladığı teamül kuralına dayanarak, bu nitelikteki antlaşmaların her halükârda yürürlükte kaldığı görüşünün, özellikle eski SSCB'ye komşu devletlerce ileri sürülmesidir.

Şimdi konuyu Montrö Boğazlar Sözleşmesi Âkit'leri bağlamında ele alalım.

4.6.1. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Yeni Âkit Tarafları

20 Temmuz 1936 tarihinde imzalanan ve 9 Kasım 1936 tarihinde yürürlüğe giren[82] Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Âkit Tarafları, normal olarak 24 Temmuz 1923 tarihli LBS'yi imzalayan[83] devletlerdir. Zira Montrö Boğazlar Konferansı, LBS'nin yerine yeni bir sözleşme yapmak üzere toplanmıştır. Konferans sonunda imzalanan yeni Sözleşme ise halen yürürlükte olan Montrö Boğazlar Sözleşmesi'dir.

Aynı tarihli Lozan Barış Antlaşması'na Ek olan LBS'nin imzacıları ise daha önce de ifade edildiği gibi 10 devlettir: Türkiye, Britanya İmparatorluğu, Fransa, İtalya, Japonya, Bulgaristan, Yunanistan, Romanya, Rusya ve Sırp-Hırvat-Sloven Devleti. İşte bu 10 devlet aynı zamanda Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin ilk âkit taraflarıdır; fakat iki farkla. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ni; Rusya yerine SSCB[84]; Sırp-Hırvat-Sloven Devleti yerine Yugoslavya Krallığı[85]

---

[82] Japonya ve İtalya hariç diğer 8 Devlet'in onay belgeleri 9 Kasım 1936 tarihinde Fransa'ya ulaşmıştır. japonya'nın onay belgesi 19 Nisan 1937 tarihinde ulaşmıştır. Meray-Olcay, **a.g.e.,** s.479. MC teşkilâtınca tescili ise Türkiye'nin MC daimi temsilcisi tarafında Fransızca resmî metnin, MC'ne iletilmesinin ardından 11 Aralık 1936 tarihinde gerçekleşmiştir. Meray, Olcay, **a.g.e.** s.479.

[83] İmzalayan diyoruz çünkü SSCB ve Sırp-Hırvat-Sloven Devleti LBS'yi imzalamalarına rağmen, onaylamamışlardır. Gündüz, **a.g.e.,** s.472.

[84] SSCB; 30 Aralık 1922 tarihinde Rusya SSC ile diğer SSC'lerin birleşmesi ile kurulmuş olmasına rağmen 1923 LBS'ye Rusya SSC'i davet edilmiştir. Uçarol, **a.g.e.,** s.623.

[85] Sırp-Hırvat-Sloven Devleti 1 Aralık 1918 tarihinde kurulmuş fakat Ocak 1929 ismi Yugoslavya(Krallığı) olarak değiştirilmiştir. Devletin ismi 1943 yılında Yugoslavya Demokratik

imzalamıştır[86].

Bunlardan Bulgaristan ve Rusya; Lozan Barış Antlaşması'nı imzalamamış, diğer devletler imzalamıştır. Rusya ve Sırp-Hırvat-Sloven Devleti, LBS'yi imzalamalarına rağmen onaylamadıklarından bu Sözleşme ile âkit hale gelmemişlerdir[87]. Lozan Barış Antlaşması'nı imzalamamış olmalarına rağmen Rusya ve Bulgaristan'ın LBS'ye çağrılmış olmaları bu devletlerin Karadeniz'e kıyıdaş devletler olmaları sebebiyledir. Toluner, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin taraflarını Karadeniz'e kıyıdaş devletler, dönemin büyük devletleri ve Balkan Devletleri[88] olarak sınıflandırmaya tâbi tutmuş[89] ve buradan yola çıkarak ABD'nin ve Çin'in Montrö'nün feshedilmesi sonrasında yeni bir sözleşmenin hazırlanması konferansına katılmalarının söz konusu olabileceğini ifade etmiştir[90].

Federal Cumhuriyeti, 1946 yılında Yugoslavya Federal Halk Cumhuriyeti ve nihayetinde 1963 yılında Yugoslavya Sosyalist Federal Cumhuriyeti olarak değiştirilmiştir. 1992 yılında bu devletin de parçalanması sonrasında ortaya Bosna-Hersek, Sırbistan, Makedonya Cumhuriyeti, Hırvatistan, Karadağ, Slovenya ve Kosava çıkmıştır. Kosova 17 Şubat 2008'de bağımsızlığını ilan etmiş ve bugüne kadar yaklaşık 50 devletçe tanınmıştır. (Çevrimiçi) http://tr.wikipedia.org/wiki/Yugoslavya_Sosyalist_Federal_Cumhuriyeti (30 Nisan 2009).

[86] Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ni imzalayanlardan biri de Avustralya Commentwealth'ının Londra temsilcisidir. Avustralya Commenwealth'i MBS'yi imzalamakla kalmamış aynı zamanda onaylamıştır da. Toluner, "*Montreux Konvansiyonu'nun Feshi...*"**,** s. 1079 dipnot 35. Fakat bu Sözleşme'ye taraf yüksek akitlerden değildir. Çünkü yine Toluner, **a.y.**'e göre Avustralya Commenwealth'ının temsilcisi İngiliz Delegasyonu içinde yer almıştır. Bundan daha önemlisi Sözleşme metnin giriş kısmında en başta taraf olarak zikredilen büyük harfle yazılmış devletler arasında Avustralya Commenwealth'ı yoktur. Bu devletler metinde geçen isimleri atamış, bu kişiler de müteakip maddelerdeki hükümler konusunda anlaştıklarını kayıt altına almışlardır. Dolayısıyla bahsettiğimiz Sözleşme'nin en başındaki 9 devlet ilk yüksek akit taraflardır. Türk Dışişleri Bakanlığı da Avustralya Devleti'nin Ankara Büyük Elçiliği'ne, MBS kapsamındaki bildirimlerde bulunmamaktadır. Bkz Ek 3 ve Ek 4.

[87] . LBS'nin 20.maddesinin 3. fıkrası uyarınca bu iki devlet LBS'yle âkit hale gelememiştir. Çünkü LBS Madde 20:

"*İşbu Sözleşme onaylanacaktır.*

Onay belgeleri ivedilikle Paris'e sunulacaktır.

İşbu Sözleşme bugünkü Barış Antlaşması(Lozan) ile aynı koşullar içinde yürürlüğe girecektir. Söz konusu Antlaşma'nın imzacısı olmayan devletler(SSCB ve Sırp-Hırvat-Sloven) için; Antlaşma'nın(Lozan Barış) yürürlüğe girdiği sırada, işbu Sözleşme'yi henüz onaylamamış iseler, Sözleşme o devletlerin, Fransa Cumhuriyeti Hükümetine onay belgelerini sunmaları ile yürürlüğe girecek ve Fransız Hükümeti de bunu âkit öteki devletlere bildirecektir. ".

[88] Kanaatimizce bu sınıflandırma yanıltıcı sonuçlara sebebiyet verebilir. Balkan Devletleri'nin yer alması Osmanlı İmparatorluğu'na ilişkilendirilerek değerlendirilmelidir. Boğazlarla direkt ilişkisi olduklarından değil. Bu sebeple Lozan Barış Antlaşması'nın tarafı olan mezkur devletler LBS'nin de tarafı haline gelmişleridir.

[89] Toluner, "*Montreux Konvansiyonu'nun Feshi...*"**,** s.1077.

[90] Toluner; ABD'nin "ilgili taraf" sıfatını Lozan Konferansları'nda ve 1945 Potsdam Konferansı'nda kazandığını ifade etmektedir. Toluner, "*Güncel Gelişmeler Işığında 1936 Montreux(Montrö) Sözleşmesi*", **İstanbul Barosu Dergisi,** Cilt: 80, Sayı:6, 2006, s.2404.

LBS; diğer devletlerce katılma yoluyla taraf olunmaya açık bir sözleşmedir[91]. Ayrıca; Karadeniz'e kıyıdaş öteki bağımsız devletlere ve Amerika Birleşik Devletleri'ne; bu Sözleşme ile tesis edilen, fakat Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile yetkileri tamamen Türk Hükümeti'ne devredilmiş olan Boğazlar Komisyonu'nda[92] temsilci bulundurma hakkını tanımaktadır[93]. Montrö Boğazlar Sözleşmesi ise Sözleşme'ye katılma hakkını, 27. maddesi gereğince sadece Lozan Barış Antlaşması'nı imzalamış devletlere tanımıştır. Bu devlet ise sadece İtalya idi. İtalya 2 Mayıs 1938 tarihinde Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne katılmıştır[94]. Japonya ise 1951 yılında Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nden doğan tüm haklarından vazgeçtiğini belirten bir antlaşma imzalamıştır[95].

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin diğer Âkit Tarafları'ndan SSCB ve Yugoslavya'nın dağılması ile Büyük Britanya'dan Kıbrıs gibi bazı devletlerin ayrılmış olması yeni ortaya çıkan devletlerin Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf olma durumlarının tartışılmasına yol açmıştır. Burada bir halefiyet söz konusu mudur? Bu devletler Sözleşme'den doğan önemli özel hakları kullanabilirler mi? Şimdi bu soruların cevabını arayalım.

4.6.1.1. Kıbrıs Cumhuriyeti(GKRY)'nin Büyük Britanya İmparatorluğu'ndan Ayrılması ile SSCB ve Yugoslavya'nın Dağılması Sonrasında Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne Halefiyet

16 Ağustos 1960 tarihli Lefkoşa Antlaşmaları ve bunlar uyarınca biçimlendirilmiş anayasanın yürürlüğe girdiği anda özel bir statüye tâbi olarak bağımsızlık kazanmış bulunan Kıbrıs(GKRY) Cumhuriyeti de yeni bağımsızlığını

---

[91] LBS md.19. Denebilir ki; Sözleşme değiştirilme ve fesih konusunda maddeler içermediğinden katılıma açık tutulmuştur. Fakat Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile ortadan kalkana kadar imzacı devletler haricinde LBS'ye hiçbir devlet (katılma yoluyla) âkit taraf haline gelmemiştir. (Sadece ikinci cümle için)Gündüz, **a.g.e.,** s.472.

[92] LBS Md.10-16.

[93] LBS Md.12 fk.2, 3.

[94] Gönlübol, **a.g.e.,** s. 134. Bu tarihte Montrö Boğazlar Sözleşmesi yürürlüğe girmişti.

[95] Japonya; İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra müttefik kuvvetlerle 8 Eylül 1951 tarihinde imzalamış olduğu San Fransisko Barış Antlaşmasının 8. Maddesi ile Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nden çekilmiştir. Md.8: "*Article 8 (b) Japan renounces all such rights and interests as it may derive from being a signatory power of the Conventions of St. Germain-en-Laye of September 10, 1919, and the Straits Agreement of Montreux of July 20, 1936, and from Article 16 of the Treaty of Peace with Turkey signed at Lausanne on July 24, 1923*."
(Çevrimiçi) http://en.wikisource.org/wiki/Treaty_of_San_Francisco (01 Nisan 2009).

kazanmış devlet sıfatıyla Britanya İmparatorluğu'nun halefi olduğu iddiasıyla depo mercii olan Fransa'ya Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf olma istemini iletmiştir. Fakat TC Dışişleri Bakanlığı buna itiraz etmiştir[96].

SSCB'nin dağılması sonrasında ortaya çıkan yeni bağımsız eski federe devletlerin[97] Aralık 1991'de imzalamış olduğu antlaşmalar[98] ile Bağımsız Devletler Topluluğu(BDT) ortaya çıkmıştır. Bu antlaşmalar ile taraflar, SSCB'nin bir milletlerarası hukuk kişisi olarak artık varolmadığını ve fakat BDT'nin de SSCB'nin hukuk kişiliğini almadığı, yeni topluluğun ne bir devlet ne de bir devlet-üstü kuruluş olmadığını kabul ve deklare etmiştir[99]. Ayrıca SSCB tarafından imzalanmış olan antlaşmaları ve bu antlaşmalar altında üslenilmiş bulunan milletlerarası yükümleri yerine getirme taahhüdünde bulunmuşlardır[100]. Fakat aynı zamanda, SSCB'nin BMGvK'deki daimi üyeliği dahil BM'deki üyeliğini ve diğer milletlerarası teşkilatlardaki üyeliğini Rusya Federasyonu'nun sürdürmesini kararlaştırmışlardır[101]. Rusya, Ukrayna ve Beyaz Rusya[102] dışındaki diğer bağımsızlığını kazanmış devletler BM'ye, yeni üye kabulü usulü uyarınca kabul edilmişler[103] ve diğer devletlerce

---

[96] Toluner; "*eğer bu mümkün olsaydı, akit taraflar sorunu içinden çıkılmaz bir nitelik kazanırdı*." Demektedir. Toluner, "*Montreux Konvansiyonu'nun Feshi…*" , s.1078.

[97] Toplam 15 devlet olup, bunlardan Litvanya, Letonya ve Estonya Baltık Cumhuriyetleri BDT dışında kalmıştır. Geri kalan 12 devlet BDT üyesidir. Adı geçen Baltık Cumhuriyetleri 1941 yılında SSCB tarafından işgal edilmiştir.

[98] 8 Aralık 1991 tarihli Minsk Antlaşma'sı ile 21 Aralık 1991 tarihli Alma Ata Antlaşmaları. Fuat Hüseyinov, "*Bağımsız Devletler Topluluğu'nun Oluşumunun Hukuki Boyutları*", **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,** Ankara, y.y., 2003, C.52. Sa.4, s. 389, 395.

[99] Aladağ, **a.g.m.,** s.140.

[100] İkinci Dünya Savaşı sonrası Sovyetlerin işgali ve ilhakı ile SSCB'ye katılmış olan fakat bağımsızlığını tekrar kazandıktan sonra BDT içinde yer almayan Litvanya, Letonya ve Estonya (Baltık Cumhuriyetleri) bağımsızlıklarını tekrar kazandıktan sonra SSCB'nin yaptığı antlaşmalarla bağlı olmadıklarını açıklamışlardır. Aladağ, **a.g.m.,** s138.

[101] Oktay Uygun, "*Birleşik Kıbrıs Devleti Projesi*", (Çevrimiçi) http://www.asam.org.tr/temp/temp799.pdf, (6 Mart 2009) s.3. Rusya Federasyonu kendisini; SSCB'den önce de var olması ve onu kuran devletlerden olması itibariyle "*devam eden devlet*" sayarak BM'e diğer kuruluşlara yeniden üye olmamış, SSCB'nin yerini almıştır. Halefiyet konusunda daha çok milletlerarası teamül ve devletlerin konuya yaklaşımı esas alınmaktadır. Zira benzer durum olan Yugoslavya'nın dağılması sonrasında Sırbistan-Karadağ'ın kendisini Yugoslavya'nın devamı sayması ne BM ne de AB nezdinde ve devletler tarafından kabul edilmemiştir. Aladağ; bunu SSCB'den kalan nükleer sîlahların tek elde(RF) toplanması ve SSCB'nin BMGvK daimi üyeliğinin düşmesi ile ortaya çıkacak belirsizliğe meydan vermemek nedenine bağlamaktadır. Aladağ, **a.g.m.** , s.144-145.

[102] 24 Ekim 1945 tarihi itibariyle BM'e Bylorussian Soviet Socialist Republic olarak üye olan bu devlet isminin Belarus olarak değiştiğini 19 Eylül 1991 tarihinde BM'ye bildirmiştir. (Çevrimiçi) http://www.un.org/members/list.shtml (24 Nisan 2009).

[103] Bu devletlerden Azerbaycan, Kırgızistan, Özbekistan, Tacikistan, Kazakistan, Moldova, Ermenistan, Türkmenistan 2 Mart 1992 tarihinde; Letonya, Litvanya, Estonya 17 Eylül 1991

ayrıca tanınmışlardır. Devletler arası kamuoyunca Rusya'nın SSCB'nin milletlerarası teşkilatlardaki varlığının devamı olduğu iddiasının kabul görmesinin belli başlı nedenleri şöyle sıralanabilir;

a. SSCB'den miras kalan nükleer silahların tek elde toplanması;

b. BMGvK'nin daimi üyelerinde bir değişikliğe gitmeyerek yeni problemlere yol açmamak kaygısı;

c. SSCB'den sonra ortaya çıkmış olan BDT'nin Aralık 1991'de imzalanan kuruluş antlaşmalarında, Rusya'nın SSCB'nin devam eden devleti olduğuna doğrudan yer verilmemiş olmasına rağmen dolaylı olarak Rusya'nın bu iddiasını kabul edilmiş olması[104];

ç. Rusya'nın iddiasına dayanak olarak ileri sürdüğü; "*SSCB'yi kuran çekirdek devlet oluşu ve SSCB'nin yıkılışında diğer 14 federe devlet bağımsızlığını ilan etmişken kendisinin bunu yapmamış olduğu*" olgusunun diğer devletlerce de genel kabul görmesidir.

Yugoslavya Sosyalist Federal Cumhuriyeti'nin çözülmesi ile ortaya çıkan Slovenya, Hırvatistan, Bosna-Hersek, Makedonya devletleri eski Yugoslavya'nın ortadan kalktığını; Sırbistan-Karadağ ise varlığını sürdürdüğünü ve kendisinin onun bir devamı olduğunu ileri sürmüştür. Sırbistan-Karadağ'ın bu iddiası, AB ve BM nezdinde reddedilmiştir[105]. Eski Yugoslavya devletinin varlığının sona erdiği görüşü baskın durumdadır[106]. Eski Yugoslavya federe devletleri, BM'ye yeni üye kabulü usulü uyarınca üye olmuşlardır[107].

---

tarihinde; Gürcistan 31 Temmuz 1992 tarihinde; Rusya, Ukrayna ve Beyaz Rusya ise kurucu ülke olarak 24 Ekim 1945 tarihinde BM üyesi olmuşlardır. (Çevrimiçi) http://www.un.org/members/list.shtml . (29 Nisan 2009)BM prensip olarak bağımsız devletleri üye kabul etmekte iken, Beyaz Rusya, Ukrayna, Filipinler ve Hindistan o tarihte bağımsız olmamalarına rağmen BM üyesi olmuşlardır.

[104] BDT'yi oluşturan devletler bu birliği kuran antlaşmada; Rusya Federasyonu'nun SSCB'nin BMGvK'deki daimi üyeliğinin devam ettirdiğini kabul etmişlerdir. Aladağ, **a.g.m.,** s.138.

[105] SSCB'nin dağılmasının ardından Rusya Federasyonu'nun BM üyeliği için yeni bir başvuru yapması gerekmemişken, Sırbistan-Karadağ Devleti'nden BM'ye üyelik için yeni bir başvuruda bulunması istenmiştir. Oktay Uygun, "*Egemenlik Kavramı Açısından Kıbrıs Sorunu*", **Stratejik Analiz,** Cilt: 9, Sayı: 101, Eylül 2008, s.77.

[106] **A.y.**

[107] Slovenya, Hırvatistan, Bosna-Hersek 22 Mayıs 1992'de, Karadağ 28 Haziran 2006'da, Makedonya 8 Nisan 1993'te, Sırbistan 1 Kasım 2000'de BM'e üye olmuşlardır. 17 Şubat 2008'de bağımsızlığını

Sonuçta SSCB'nin dağılması ile ortaya çıkan 15 bağımsız devletten RF, Ukrayna ve Gürcistan aynı zamanda Karadeniz'e kıyıdaş devlettir. Bu devletlerin Montrö Boğazlar Sözleşmesine taraf olma ve dolayısıyla bundan doğacak haklardan[108] faydalanma durumları doktrinde tartışmalıdır. Toluner'e göre; Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf olan SSCB'nin yerini, onun milletlerarası hukuk kişiliğini devam ettiren Rusya Federasyonu'nun alması gerekir. Aksi halde yeni ortaya çıkan çok sayıda devletin halefiyet bildirimiyle Montrö'ye taraf hale gelmesi içinden çıkılmaz bir hale sebebiyet verir[109]. Kurumahmut ise depoziter devlet Fransa'ya halefiyet yoluyla taraf olma bildiriminin yapılması halinde Karadeniz'e kıyıdaş diğer devletlerin de Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf olmalarının söz konusu olacağını ifade etmektedir[110]. TC Dışişleri Bakanlığı da ikinci görüş doğrultusunda hareket ederek "*Halefiyet yoluyla taraf olduklarını bildiren Rusya ve Ukrayna'ya*", Montrö Boğazlar Sözleşmesi kapsamındaki bildirimleri yapmaktadır[111].

Sonuç olarak; Dışişleri Bakanlığı resmî internet sitesinden yapmış olduğumuz bilgi edinme talebi sonrasında verilen cevaptan öğrendiğimize göre; Sovyetler Birliği'nin (SSCB) dağılmasının ardından Rusya Federasyonu ve Ukrayna, 1992 yılında Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin depoziteri Fransa'ya gönderdikleri ve birer örneğini ülkemize de tevdi ettikleri notalar ile SSCB'nin halefi olarak anılan Sözleşme'nin tüm hak ve yükümlülüklerini üstlenmeye devam edeceklerini duyurmuşlardır. Gürcistan ise, bugüne kadar bu yönde bir bildirimde bulunmamıştır[112]. Yugoslavya Federal Cumhuriyeti'nin dağılmasından sonra oluşan devletler ise bugüne kadar Montrö Sözleşmesi'ne halefiyet yoluyla taraf olma yolunda herhangi bir bildirim yapmamıştır[113]. Bu nedenle Türk Dışişleri Bakanlığı uygulamada, Montrö Sözleşmesi ile ilgili bildirimleri Rusya Federasyonu, Ukrayna,

---

ilan eden ve bugüne kadar 50 civarında devletçe tanınmış olan Kosova ise halen BM üyesi değildir. (Çevrimiçi) http://www.un.org/members/list.shtml (24 Nisan 2009).

[108] Bu haklar Sözleşme'yi feshetme, değiştirilmesini teklif etme Türkiye'den ve depoziter Fransa'dan Sözleşme gereğince bazı bildirimler almadır.

[109] Toluner, "*Montreux Konvansiyonu'nun Feshi…*"**,** s.1078.

[110] Ali Kurumahmut, **Montrö Sözleşmesi Türk Boğazları ve Karadeniz,** İstanbul, Tüdav Yayınları No:26, 2006, s.95.

[111] Bkz. Ek 4.

[112] Bkz. Ek 2.

[113] Bkz. Ek 3.

Romanya, Bulgaristan, Yunanistan, İtalya, Fransa ve İngiltere'nin Ankara'daki Büyükelçiliklerine yapıldığını belirtmiştir[114]. Bu devletler Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Âkit Tarafları'dır. Taraf olma iradesini beyan etmemiş olan halef devletler Sözleşme'nin feshi, değiştirilmesi, bildirim alınması gibi yine Sözleşme'den doğan haklardan otomatik olarak yararlanamazlar.

4.7. Montrö Boğazlar Sözleşmesi Kapsamında Milletler Cemiyeti-Birleşmiş Milletler İlişkisi

Hatırlanacağı üzere Türkiye'nin kendini pek yakın savaş tehdidi altında saydığı hallerde, sanki savaşan devletmiş gibi geçiş rejimini dilediği gibi düzenleme yetkisi vardır[115]. Fakat, bu yetkisi koşul yetkidir. Belirli şartlara tâbi kılınmıştır. Geçişe ilişkin almış olduğu tedbirleri bir bildiri şeklinde MC[116]'ne gönderecek, MC Konseyi'nin üçte ikisi ve Âkit Tarafların ise salt çoğunluğunca bu önlemlerin uygun bulması gerekmektedir. Aksi halde Sözleşme'nin 6. maddesi uyarınca bu önlemleri geri alacaktır.

Bu noktada;

a. MC'nin kendini 18 Nisan 1946 tarihinde feshetmiş olması karşısında bu kuralın uygulanması ne şekilde olacaktır?

b. Sözleşme kapsamında MC'nin yerini BM Teşkilatı mı almıştır?

Soruları akla gelmektedir. Şimdi bu sorulara cevap arayalım.

BM[117] Teşkilatı kurulduğunda[118], MC hukuken henüz varlığına son vermemiştir. BMGnK'nun 12 Şubat 1946 tarihinde almış olduğu 24(I) sayılı kararda[119]; MC Sekreteri'ne verilen görevler ve aynı zamanda MC'ye tanınan teknik

---

[114] Bkz. Ek 3 ve Ek 4.
[115] MBS Md.21 fk.1.
[116] Resmi adı "*League of Nations*" olan MC'nin kuruluş amacı, MC Misakı'nda şu şekilde geçmektedir: "*Akit yüksek taraflar uluslararasında işbirliğini geliştirmek ve bu uluslara barış ve güvenlik sağlamak üzere…, MC'ni kuran bu yasayı(misakı) kabul etmişlerdir.*" Soysal, **a.g.e.,** s.412.
[117] Resmi adı: "*United Nations*" olan Birleşmiş Milletler Teşkilâtı'nın kuruluş amacı Birleşmiş Milletler Şartı'nda şu şekilde geçmektedir(özet): "*Milletlerarası barış ve güvenliği muhafaza etmek; Milletlerarasında dostane münasebetler geliştirmek; Milletlerarası işbirliğini gerçekleştirmek.*" uhk.bilgi.edu.tr/docs/uluslararasi_hukuk_metinleri/**bm_sarti**.doc (16 Mart 2009).
[118] BM'yi kuran şart(BMŞ) taraf devletler tarafından 26 Haziran 1945 tarihinde imzalanmış ve 24 Ekim 1945 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Gündüz, **a.g.e.,** s.83.
[119] Karar orijinal metni için bkz. (Çevrimiçi)

ve siyasi nitelik taşımayan işlevleri üzerine almayı kabul etmiş; ancak, antlaşmalarla MC'ye tanınan siyasi işlevlerin yüklenilmesi için ayrı bir usul tespit edilmiştir. Bu işlevler;

a. Bunu MC'ye yüklemiş olan âkitler tarafından ancak talep edildiği takdirde ve,

b. Genel kurul veya ilgili organın incelemesinden sonra alınacak bir karar uyarınca;

BM tarafından ifa edilebilir[120].

BMGnK'nun MC'ye yönelik bu kararına karşılık; MC Genel Kurulu da, 18 Nisan 1946 tarihinde yaptığı son toplantısına[121] aldığı kararla, kendini feshetmiş, malvarlığını, arşivlerini ve siyasi olmayan teknik işlevlerini BM Teşkilatına devretmiştir[122].

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne dönecek olursak, 21. madde ile Türkiye'ye şart koşulan MC Konseyi'ne bildirimde bulunma yükümü ve maddenin devamında geçen, "*Konsey'in üçte ikisinin alacağı karar üzerine ve Âkit Tarafların çoğunluğu da aynı görüşte olursa*" hükmü karşısında, Türkiye'ye Türk Boğazları'ndan geçişe yönelik koymuş olduğu düzenlemeleri geri alma yükümü doğurmaktadır. Görüldüğü gibi MC'nin bu işlevi;

a. Çok taraflı bir antlaşmayla(Montrö Boğazlar Sözleşmesi) tanınmıştır;

b. Siyasi bir işlevdir[123].

Dolayısıyla; md.21 kapsamında MC Konseyi tarafından ifa edilecek siyasi işlevin, yukarıda verilen kararlar dikkate alındığında BMGvK tarafından yerine getirilmesi söz konusu değildir[124]. Bunun mümkün olması ancak yukarıda geçen iki

---

http://daccessdds.un.org/doc/RESOLUTION/GEN/NR0/032/75/IMG/NR003275.pdf?OpenElement.(5 Mart 2009)

[120] **I.C.J** Reports 1962, s.625-627 ve **I.C.J.** Reports 1971, s.243-245'den aktaran Toluner, **Milletlerarası Hukuk Ders…,** s.178.

[121] Bkz. (Çevrimiçi) http://www.unog.ch/80256EE60057D930/(httpPages)/02076E77C9D0EF73C1256F32002F48B3?OpenDocument.(3 Ocak 2009)

[122] Gündüz, **a.g.e.,** s.71, Toluner, **Milletlerarası Hukuk Ders…,** s.177.

[123] Toluner, **Milletlerarası Hukuk Ders…,** s.178.

[124] **A.y.**

şarta bağlıdır. Buna göre öncelikle Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf devletlerin talebi ve BMGnK'nun alacağı olumlu karar gereklidir.

BEŞİNCİ BÖLÜM

TÜRK BOĞAZLARI'NIN HUKUKİ STATÜSÜNDE OLABİLECEK DEĞİŞİKLİKLER

Sözleşme'nin 20 yıllığına yapılmış olması; belirli şartlar altında herhangi bir değişiklik talebi veya fesih ihbarının her daim mümkün olması Türk Boğazlar'ının geçiş rejimine ilişkin hukuki statüsünde değişikliğe sebebiyet verebilecektir. Bu noktada, Sözleşme'nin feshedilmesi halinde yeni rejime ilişkin olarak ne gibi ihtimallerin söz konusu olduğu önem arz etmektedir. Neticede mevcut durumla muhtemel durum arasındaki karşılaştırma, Montrö Rejimi'nin yürütülmesine ilişkin devlet politikamızın şekillendirilmesinde dikkate alınması gereken çok önemli bir husustur.

5.1. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Bugüne Kadarki Uygulamaları Dikkate Alındığında Türkiye'nin Lehine ve Aleyhine olan Hususlar

Bu noktada; öncelikle bugüne kadarki uygulamaları ışığında Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin aleyhimize ve lehimize olan hususları ele alınacak, müteakiben de Şekil 1 olarak verilen akış diyagramı üzerinde[1] muhtemel senaryolar incelenecek, kısıtlı hukuk bilgimizle öngörülerde bulunulmaya çalışılacaktır.

5.1.1. Türkiye'nin Aleyhine Olan Hususlar

Montrö'nün imzalanmasından günümüze yaklaşık 73 sene geçmiştir. Sözleşme savaş gemilerini tonaj ve top çaplarını dikkate alarak sınıflandırmaya tâbi tutarken, günümüzde bir geminin harp kifayeti komuta kontrol, gözetleme ve güdümlü mermi sistemlerine göre değerlendirilmektedir. Bu farklılık, zaman zaman Türkiye'nin taraflardan gelecek tepkilere muhatap olmasına neden olmaktadır[2].

Montrö rejimi Türkiye'nin Boğazlar Bölgesi'ndeki egemenliğini yalnız geçiş ve seyir konusunda sınırlandırmaktadır[3]. Ancak Sözleşme'nin kapsamına girmeyen zabıta ve yargı yetkileri ile ilgili açık bir hüküm bulunmamaktadır. Konferansta,

---

[1] Bkz. sf.92.
[2] Kiev, Kuznetsov sınıfı gemilerin Boğazlar'dan geçişi durumu gibi.
[3] Toluner, **Milletlerarası Hukuk Ders…,** s.165, Tütüncü, **a.g.m.,** s. 5-8.

Türkiye bu yetkilerini açıkça hükme bağlamak amacıyla, sunmuş olduğu tasarının 12. maddesinde "*İşbu Sözleşme'nin hükümleri Sözleşme ile gözönünde bulundurulan bölgeleri üzerinde, Türkiye'nin egemenliğini zedeleyecek şekilde genişletilemez ve yorumlanamaz*[4]" hükmüne yer vermiştir. Ancak bu hüküm özellikle İngiltere tarafından, Sözleşme'de öngörülen egemenlik sınırlamalarının dar yorumuna tâbi tutulmasına yol açabileceği öne sürülerek eleştirilmiş ve iptal edilmesine neden olmuştur. Türkiye bu hükmün kaldırılmasına, üzerinde ısrarla durduğu geçişin zararsızlığı şartı ve yargı ve zabıta yetkilerin saklı tutulması konusunda aleyhte herhangi bir tartışma açılmaması ve bu menfi görüşlerin hukuki değer taşıyan konferans tutanaklarında yer almaması yüzünden razı olduğunu açıklamıştır[5].

Ancak, örneğin geçişin zararlı olduğu şartlarda veya Sözleşme'deki sınırlamalara uyulmadığı zamanlarda, Türkiye'nin tek başına hareket etmesinin, zorlama kullanmasının veya yargı yetkisini yürürlüğe sokmasının herhangi bir hukuki dayanağı mevcut değildir. Bu şartlarda ancak sorunu iştirakçi ülkeler nezdinde gündeme getirme durumundadır. Hiç şüphesiz ki bu da Türkiye için bazen taraf tutmakla suçlanmasına ve tarafsızlığının tehlikeye girmesine neden olabilecektir.

Montrö Sözleşmesi md.21'e göre Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehdidi altında hissetmesi durumunda savaş şartları için geçerli kuralları uygulaması ve rejime ilişkin dilediği yeni düzenlemeler getirmesi söz konusudur. Fakat aynı madde bu düzenlemeyi şarta bağlamıştır. Türkiye'nin ortaya koyduğu düzenleme; âkit tarafların çoğunluğu tarafından uygun bulunmazsa geri alınacaktır. Bu husus Türkiye açısından zafiyet meydana getirebilir[6]. Dolayısıyla bu durumda alınacak tedbirler günün siyasi ortamına göre dikkatle tespit edilmelidir.

Son olarak da şunu söyleyebiliriz ki; Sözleşme taraflar arasında oldukça sağlam bir denge kurarken, savaş gemilerinin geçiş rejimi açısından özellikle Türkiye ve Karadeniz'e kıyıdaş diğer devletler açısından önemli ve üstün haklar sağlarken,

---

[4] Meray, Olcay, **a.g.e.,** s.441-452.
[5] Toluner, **Milletlerarası Hukuk Ders…,** s.166.
[6] MBS Md.21 yapılan düzenlemenin onaylanma yetkisini öncelikle MC Konseyi'nin 2/3'üne tanımışken sf.83 yapılan açıklama uyarınca MC'nin ortadan kalkması karşısında bu siyasi işlev, BMGvK'ne geçmemiştir.

herhangi bir devlet tarafından feshedilmesi işleminin kolaylığı, bundan sonra tesis edilecek rejimin mevcut durumdan daha kötü hükümler içirmesi hali Türkiye açısından zafiyet meydana getirmektedir.

5.1.2. Türkiye'nin Lehine Olan Hususlar

Türkiye 1700 km'lik uzunluğu ile Karadeniz'in en büyük kıyı devletidir. Bunun yanında bu denizin çıkış kapısı niteliğindeki Boğazlar'ın tek hakimidir. Deniz kuvvetleri açısından Karadeniz'de üstün bir konumda bulunması çıkarları doğrultusundadır. Bu açıdan genel manada Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemilerinin bu denizde varlık göstermelerini sınırlayan hükümleri, Türkiye'nin lehine olan hususlardır. Şimdi bu hükümleri kısaca tekrar edelim.

Barış Zamanında;

a. Sınırlı sınıftaki savaş gemilerinin geçişinde en az 8 gün önceden Türk Hükümeti'ne önbildirimde bulunmanın şart olması[7];

b. Bu önbildirimde gidilecek yerin adının ve gidiş/dönüş tarihlerinin belirtilmesi[8],

c. Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin hattıharp gemileri ile denizaltılarının Karadeniz'e geçememesi; kıyıdaş devletlerin ise denizaltılarının istisnai olarak özel şartlarda ve gündüz, suüstünden geçebilmesi[9],

ç. Sözleşme ile tespit edilmiş olan Boğazlar genel terimi kapsamındaki Marmara Denizi'nde de, geçiş yapmakta olan savaş gemileri üzerindeki hava araçlarının kullanılamaması[10],

d. Türkiye dışındaki tüm savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişte, olağanüstü durumlar haricinde normal sürenden daha uzun süre Boğazlar'da kalınamaması[11],

---

[7] MBS Md.13.
[8] MBS Md.13.
[9] MBS Md.11 ve 12.
[10] MBS Md.15.
[11] MBS Md.16.

e. Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin bu denizde bulundurabilecekleri savaş gemilerinin toplam tonajının sınırlandırılması ve bu kuvvetlerden en fazla 2/3'ünün tek bir devlete ait olması[12],

f. Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin bu denizde bulundurdukları donanmalarının toplam tonajını her yıl iki defa Türkiye'ye bildirmeleri[13],

g. Karadeniz'de bulunuş amaçları ne olursa olsun kıyıdaş olmayan devletlere ait deniz kuvvetlerinin bu denizde en fazla 21 gün kalabilmeleri[14],

Savaş zamanında Türkiye savaşan değilse;

ğ. Kural olarak savaşan devletlerin savaş gemilerinin boğazlardan geçememesi ve fakat aynı zamanda bunun istisnasının da bulunması[15],

Savaş zamanında Türkiye savaşan ise;

h. Savaş gemilerinin geçiş rejiminin tümüyle Türk Hükümeti'nin istekleri doğrultusunda belirlenmesi[16],

ı. Başlı başına Türkiye'nin kendini pek yakın bir savaş tehlikesi altında sayması halinin Sözleşme'ye girmiş olması ve bu halde Türkiye'nin denetime tâbi olsa da savaşan devlet statüsündeymiş gibi serbest düzenleme yetkisine sahip olması[17];

i. Sözleşme'nin değiştirilmesi konusunda Türkiye'ye veto yetkisi tanınmış olması[18].

Sözleşme'nin yukarıda saydığımız maddeleri Türkiye'nin lehine olan hususlardır. Her ne kadar kimi yazarlarca Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin taraflar arasında bir denge rejimi tesis ettiği ifade edilse de, daha çok savaş gemilerinin geçişi açısından Türkiye'nin lehine hükümler içermektedir ve yürürlükte kalması mevcut hukuki ve siyasi konjonktür dikkate alındığında Türkiye'nin menfaatine

---

[12] MBS Md.18.
[13] MBS Md.18.
[14] MBS Md.18.
[15] MBS Md.19. Türkiye'yi bağlayan karşılıklı yardım antlaşması çerçevesinde saldırıya uğramış olan devlete yapılacak olan yardım için ve Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin tüm taraflarının BM Şartı'nı kabul etmiş olmaları karşısında bu şartın öngördüğü kuvvet kullanmalarda Boğazlar'dan geçiş söz konusu olabilecektir.
[16] MBS Md.20.
[17] MBS Md.21.
[18] MBS Md.29.

gözükmektedir. Bu açıdan Türkiye her platformda Sözleşme'yi savunmalı ve uygulanması yönünde titiz davranmalıdır.

5.2. Sözleşme'nin Feshedilmesi

Montrö Sözleşmesi'nin fesih usulü, Sözleşme'nin 28. maddesinde düzenlenmiştir. Md.28 gereğince Sözleşme'nin süresi; yürürlüğe giriş tarihinden[19] itibaren 20 yıldır. Bu süreden sonra taraflardan herhangi biri herhangi bir anda Fransa'ya fesih ihbarında bulunabilir. Sözleşme bu tarihten itibaren 2 yıl sonra bütün âkit taraflar için yürürlükten kalkar. Fakat Sözleşme'nin feshedilmesinden itibaren âkit taraflar, yeni bir sözleşmenin hükümlerini tespit etmek üzere kendilerini bir konferansta temsil ettirmeyi kabul ettikleri gibi, md.1'de doğrulanan "*geçiş ve seyir serbestisi*"nin süresiz olduğu da kayıt altına alınmıştır[20]. Bugüne kadar Sözleşme'nin feshine ilişkin resmî bir talep söz konusu değildir[21].

Sözleşme'nin geçici olması, bizzat Türkiye tarafından istenmiştir[22]. Konferans sırasında Türk tarafı 15 senelik bir yürürlülük süresi teklif etmiştir. Erkin, bunun nedenini, Boğazlar rejimini uluslararası hayatın değişken şartlarına uygun hale getirmek endişesine bağlamaktadır[23]. Biz ise buna ilave olarak; Türkiye'nin, çok sayıdaki(o gün için 8) âkit tarafları yeni bir sözleşmenin hazırlanmasına yönelik ikna çalışmalarında yaşadığı güçlüğe bağlıyoruz. Ki konjonktür buna müsait ve karşısındaki devletler ise dünyanın en güçlü devletleriyken. Zira Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin yerine geçtiği LBS kendi içinde feshe ilişkin herhangi bir madde içermediğinden, bu Sözleşme'ye taraf tüm Âkitlerin rızasını elde etmek gerekmiştir[24].

Hatırlanacağı üzere Sözleşme'nin herhangi bir maddesinin değiştirilmesi usulü tamamının feshine nazaran oldukça katı kurallara bağlanmış, hatta Türkiye'ye bu

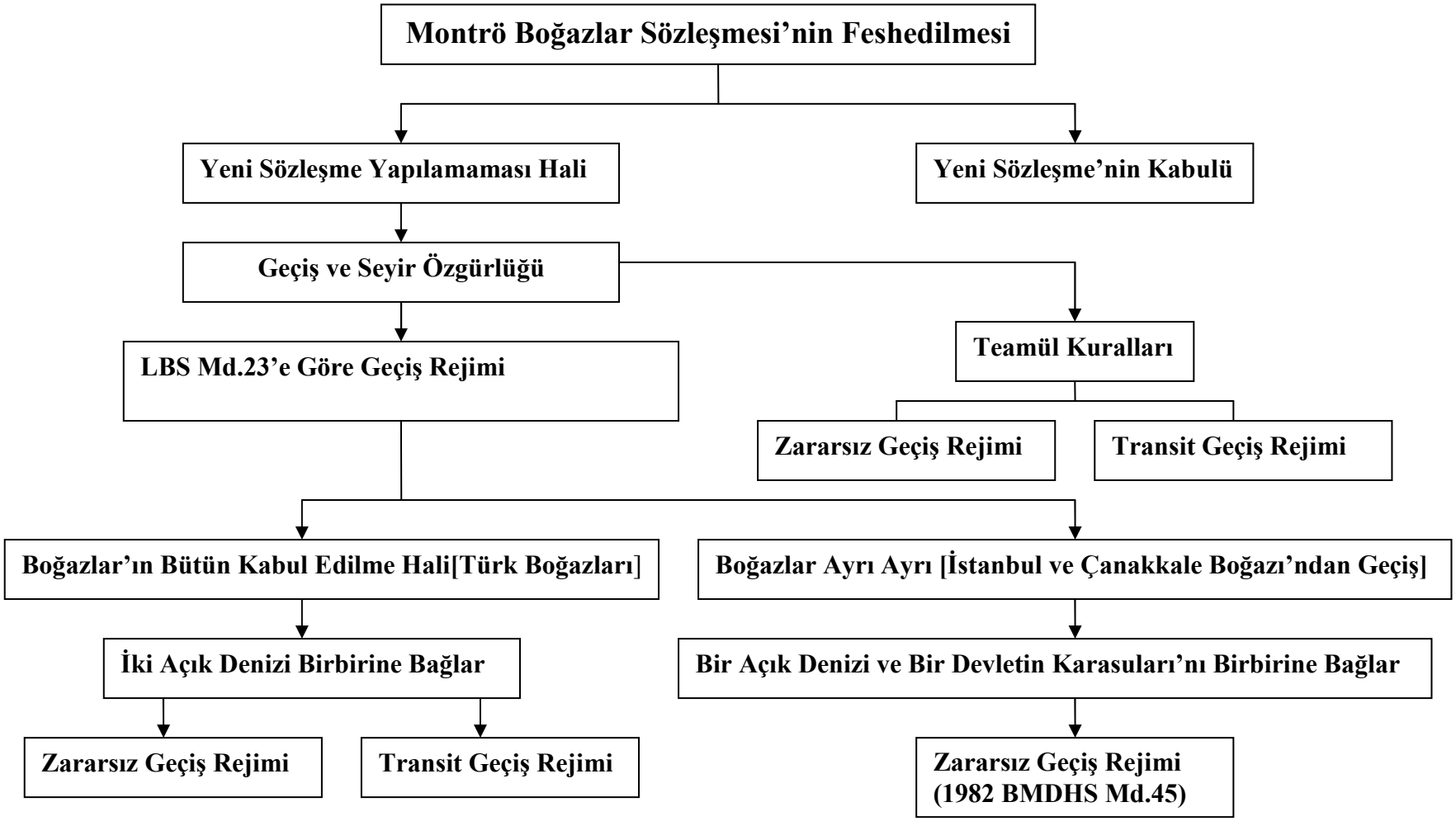
---

[19] Bu tarih, geçici olarak yürürlüğe girdiği 15 Ağustos 1936 değil, kesin yürürlüğe girdiği 9 Kasım 1936'dır.
[20] Dikkat edilirse; "*Md.1'de geçen*" dememekte, "*Md.1'de doğrulanan*" demektedir(Resmi metinde "teyit edilen". Çeviri Meray, Olcay, **a.g.e.'**e ait). Buradan çıkan sonuç, bu maddede geçen geçiş serbestîsinin zararsız geçiş bağlamında örf adet kuralının doğrulanması/teyidi mahiyetinde olduğudur.
[21] Dışişleri Bakanlığı'nın yazısı için bkz. Ek 5.
[22] Meray, Olcay, **a.g.e.,** s.42.
[23] Erkin, **a.g.e,** s.98.
[24] 1969 VAHS Md.2 (g), 54(b). Gündüz, **a.g.e.,** s.185, 198

konuda veto hakkı dahi tanınmıştır[25]. Buna rağmen Sözleşme'nin taraflardan herhangi birinin isteği üzerine kolaylıkla ortadan kaldırılabilmesi olgusu anlaşılamamaktadır[26]. Ayrıca mevcut konjonktür ve tek kutuplu dünya düzeni de dikkate alındığında, feshin sonrasında yapılabilecek yeni Sözleşme'nin en azından savaş gemileri ve uçakları açısından eskisinden(Montrö) daha iyi olamayacağı ihtimali de göz ardı edilmemesi gereken bir husustur.

Neticede; Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin iki yıl içinde sona erdirilmesi olasılığı her zaman söz konusudur. Bu durumda; MBS md.28 ile Âkit Tarafların düzenlenmesini ve katılmayı kabul ettikleri bir konferansın Boğazlar rejimine ilişkin yeni bir sözleşme oluşturamaması ya da Türkiye'nin yeni sözleşmeye taraf olmaması durumuyla ilgili, mevcut Sözleşme'de herhangi bir hüküm bulunmadığından, Sözleşme'nin feshi halinde çeşitli maddelerde sürekli olduğu kabul edilen Türk Boğazları'ndan geçiş serbestisi[27] ilkesi ile birlikte milletlerarası hukukta kabul edilen örf adet(yapılageliş, teamül) kuralları çerçevesindeki bir rejim altına girmeleri gerekecektir[28]. Yani böyle bir konferans neticesinde yeni bir sözleşme yapılamaması durumu da mümkündür[29]

[25] Toluner, **Milletlerarası Hukuk Ders…,** s.180.
[26] Erkin, **a.g.e.,** s.116-117.
[27] Bu serbesti, hem savaş hem de ticaret gemileri için geçerli olacaktır. Erkin, **a.g.e,** s.105. Erkin bu serbestinin uçaklar için geçerli olmadığını ileri sürmektedir. Erkin, **a.g.e.,** s.101.
[28] Pazarcı, **a.g.m.,** s.887, Toluner, **Milletlerarası Hukuk Ders….,** s.179.
[29] Kurumahmut, **a.g.e.,** s.126.



Şekil 1: Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Feshedilmesi Halinde Geçiş Rejiminin Düzenlenmesine İlişkin Akış Diyagramı

5.2.1. Yeni Bir Sözleşme'nin Yapılması

Toplanacak konferansta, Türk Boğazları'ndan geçiş rejimine ilişkin yeni bir sözleşmenin yapılması halinde, "*geçiş ve seyir serbestisi prensibi*" yeni sözleşmeye göre işletilecektir. Fakat daha önce de belirtildiği üzere yeni sözleşmenin sağladığı düzenin, Montrö Sözleşmesi'nin sağladığı avantajlar yanında oldukça cılız kalması durumu göz ardı edilmemelidir. Zira düzenlenecek bu konferansta, Lozan ve Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne âkit taraf olmamasına rağmen, ABD'nin tutumunun belirleyici olacağı düşünülmektedir[1]. Lozan Barış Antlaşmasına taraf olmamalarına rağmen, bu antlaşma gereğince akdedilen LBS'ye Rusya ve Bulgaristan'ın da taraf oldukları dikkate alındığında ABD hatta Çin Halk Cumhuriyeti'nin de BMGvK'nin daimi üyeleri olarak fesih sonrası yapılacak yeni sözleşmeye taraf olmaları mümkün gözükmektedir[2].

ABD'nin uluslararası ulaştırmada kullanılan Boğazlar'da, suüstünden, sualtından ve havadan geçiş ve ulaşıma ilişkin her türlü sınırlamanın karşısında olduğu, "*transit geçiş rejimi*" nin ortaya çıkardığı serbestliği en geniş şekilde uygulamak istediği bilinmektedir. Tek kutuplu dünya düzeninin ortaya çıkması ve 11 Eylül olayları sonrası ABD'nin Karadeniz üzerindeki bu yaklaşımının son yıllarda daha da belirginleştiği görülmüştür. ABD'nin böyle bir konferansta kendi teziyle çelişecek bir çözümü benimsemesi beklenmemelidir[3].

Sonuçta; Türk Boğazları'ndan geçiş rejimi Âkit Taraflarca yapılan yeni Sözleşme uyarınca gerçekleştirilir.

---

[1] Montrö Boğazlar Sözleşmesi imzalanmadan önce, yeni bir konferansın hazırlıkları yapıldığı 1934 yılında, Cenevre'de bulunan ABD Büyükelçisi Robert SKINNER, yeni bir sözleşme imzalanmadan önce, ABD ile Türkiye arasında, Boğazlar'dan geçiş hakları ile ilgili bir anlaşma yapılmasını talep etmiştir. Bu talebe göre, "*ABD savaş gemileri ve uçakları ile ticaret gemileri ve uçakları; Türk Boğazları'ndan, en çok gözetilen ulusa tanınan haklarla aynı statüde olmak üzere tam bir geçiş ve uçuş serbestisinden yararlanırlar*". H.N., Howard, "Some Recent Developments in the Problem of the Turkish Straits", **The Department of State Bulletin,** Vol.XVI., no: 395, s.133-134

[2] Toluner, "*Montreux Konvansiyonu'nun Feshi...*"**,** s.1083, Toluner, **Türkiye'nin Bazı…,** s.402.

[3] **A.y.**

5.2.2. Yeni Bir Sözleşme Yapılamaması

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin feshedilmesi sonrasında toplanacak konferansa katılım konusunda en başta bazı sorunlar varken bunun aşılması halinde de herkesi tatmin eden yeni sözleşmenin oybirliği ile kabul edilebilmesi düşük bir ihtimal olarak görülmektedir[4]. Ayrıca taraflar md.28 ile toplanacak konferansta kendilerini temsil ettirmeyi kabul etmelerine rağmen mutlak surette yeni sözleşmenin yapılacağı konusunda anlaşmaya varmamışlardır. Konferansta temsilciler aracılığıyla görüşmeler yapma yükümü, yeni sözleşme konusunda anlaşmaya varma yükümünü içermez[5]. Fakat konferansta taraflar iyi niyet ilkesinden kaynaklanan olumlu bir tutum[6] takınmalıdır. Bu durum da geçiş rejiminin tâbi olacağı hukuk kuralları ve bunların doğuracağı sonuçlar açısından kendi içinde çeşitli ihtimaller barındırmaktadır. Şimdi sırasıyla bu ihtimaller incelenecektir.

5.2.2.1. Lozan Barış Antlaşması Md.23'e Göre Geçiş Rejimi

Yeni bir sözleşmenin yapılamaması halinde Türk Boğazları *sui generis* bir rejime tâbi olmaktan çıkacaktır. Taraflar Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ni imzalarken bunu öngörmüşler ve fesih usulünü tespit eden md.28'de, md.1 ile teyid edilen[7] geçiş, seyir serbestisi prensibinin süresiz olduğunu kayıt altına almışlardır. Yani diğer maddeler süreli olup, ortadan kalkabilir iken, Sözleşme feshedilse ve yeni bir sözleşme yapılamasa bile bu ilke süresiz olarak uygulanacaktır. Bu ilkenin hukuki dayanağı Lozan Barış Antlaşması'nın 23. maddesidir. Zira Montrö Boğazlar Sözleşmesi md.1'in lafzı, daha önce var olan bir kuralı beyan etme niyetini ifade etmektedir[8] ve Montrö Boğazlar Sözleşmesi sadece LBS'yi yürürlükten kaldırmıştır. Şimdi sırasıyla bu maddeleri görelim.

Lozan Barış Antlaşması md.23 şöyledir:

---

[4] Âkit taraflar, MBS Md.28 ile yeni sözleşme için toplanacak konferansta kendilerini temsil ettirmeyi kabul etmiş; fakat, ne mutlak surette bir sözleşme yapacaklarına dair anlaştıklarına, ne de karar yeter sayısına değinmemişlerdir. Bu durumda, klasik oybirliği ilkesi geçerli olur. (1969 VAHS Md.9, 39, 54) Toluner, "*Montreux Konvansiyonu'nun Feshi...*"**,** s.1083.

[5] Toluner, **a.y.**

[6] Görüşmelerin gereksiz yere kesilmemesi, geciktirilmemesi, kendi görüşünde ısrar edip farklı görüşleri tartışmayı reddetmemesi içtihatta geçen olumlu davranışlar arasında sayılmaktadır. Toluner, **a.y**

[7] Kabul edilen resmî metinde "*affirmé*".

[8] Toluner, "*Montreux Konvansiyonu'nun Feshi…*"**,** s.1084.

"*Akit yüksek taraflar, Boğazlar rejimine ilişkin bugünkü tarihli yapılmış olan Sözleşme'de*[9] *öngörüldüğü üzere, Çanakkale Boğazı'nda, Marmara Denizi'nde ve Karadeniz Boğazı'nda, denizden ve havadan, barış zamanında olduğu gibi savaş zamanında da, geçiş ve gidiş-geliş(ulaşım) serbestliği ilkesini tanımak ve beyan etmekte*[10] *görüş birliğine varmışlardır. Bu Sözleşme, yüksek taraflar bakımından, sanki bu antlaşmanın içindeymiş gibi, aynı güç ve değerde olacaktır.*[11]"

Görüldüğü gibi Lozan Barış Antlaşması md.23'de geçen ilke; "*(Türk) Boğazlar'(ından) denizden ve havadan, gerek barış, gerek savaş zamanlarında özgürce geçiş ve gidiş-geliş*[12]" dir. Bu ilkenin nasıl uygulanacağı yine 23. maddede belirtildiği üzere bu antlaşmaya Ek olan LBS'dedir. Fakat taraflar *rebus sic stantibus* ilkesine dayanarak 20 Temmuz 1936 tarihinde bu Sözleşme'yi ortadan kaldırmış[13]; yeni bir sözleşme, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ni kabul etmişlerdir. LBS hukuken yok hükmündedir[14].

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin ilgili hükümleri ise şöyledir:

(Dibacesi); "*"Boğazlar" genel deyimiyle belirtilen Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazı'ndan* ***geçişi ve gemilerin gidiş-gelişini (ulaşımı); Lozan'da, 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanmış olan Barış Antlaşması'nın 23. maddesiyle saptanmış ilkeyi****, Türkiye'nin güvenliği ve Karadeniz'de, kıyıdaş Devletlerin güvenliği çerçevesinde koruyacak biçimde, düzenlemek isteğiyle duygulu olarak*[15]*;*

İşbu Sözleşme'yi, 24 Temmuz 1923 de Lozan'da imzalanmış olan Sözleşme'nin yerine koymayı kararlaştırmışlar ve Tam Yetkili Temsilcilerini aşağıda belirtildiği üzere atamışlardır:"

(Md.1) "*Âkit Taraflar, Boğazlar'da denizden geçiş ve gidiş-geliş(seyir) serbestliği ilkesini kabul ederler ve doğrularlar.*[16]

---

[9] LBS olarak adlandırdığımız bu Sözleşme, Lozan Barış Antlaşması ile aynı tarihte imzalanmış olup, bu antlaşmaya Ek şeklindedir. Asıl Türkçe adı şu şekildedir: "*Ticaret Gemi ve Uçakları ile Savaş Gemi ve Uçaklarının Boğazlar'dan Geçişine İlişkin Kurallar*". Soysal, **a.g.e.,** s.150.

[10] Reconnaitre et declarer / recognize and declare .

[11] Meray, **Lozan Barış…,** s.8.

[12] La liberté de passage et de navigation / fredoom of transit and navigation.

[13] "*Askıya alarak*" değil. Toluner, **a.y.**

[14] Toluner, **a.y.**

[15] Bu ifade LBS md.23'ün Türkiye'nin ve Karadeniz'e kıyıdaş diğer devletlerin güvenlikleri çerçevesinde daraltıldığının bir kanıtıdır. Ayrıca bkz. MBS Md.1. LBS ve MBS'nin tarafları aynı devletler idi.

[16] Montrö Boğazlar Sözleşmesi md.1'de geçen ve teyit edildiği ifade edilen bu ilke zaten vardı ve Lozan Barış Antlaşması md.23'de tanımış ve beyan etmişti. Lozan Barış Antlaşması'nda tanınmış olması zaten var olduğunun bir işaretiydi ve kaynağı 1923'teki örf adet kuralıydı. Bu örf adet kuralı ise zararsız geçiş rejimiydi ki halen bu olmalıdır transit geçiş rejimi değil.

Bu özgürlüğün kullanılışı, bundan böyle işbu Sözleşme hükümleriyle düzenlenmiştir."

(Md.28 fk.2) "*Bununla birlikte, işbu Sözleşme'nin 1. maddesinde doğrulanan geçiş ve gidiş-geliş özgürlüğü ilkesinin sonsuz bir süresi olacaktır.*"

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde amaç LBS'yi kaldırmaktır. Bu Sözleşme ise Lozan Barış Antlaşması md.23 gereğince yapılmıştır ve bu maddede yukarıda belirttiğimiz ilke "*tanınmış ve beyan*" edilmiştir. Bu yüzden Âkit Taraflar, Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile, Lozan Barış Antlaşması md.23'e atıf yapmış fakat aynı zamanda daralttığı ilkeyi tekrar ederek niyetlerini de ortaya koymuşlardı. Zira Montrö Boğazlar Sözleşmesi; atıftan önce (Türk Boğazlar'ından) "*geçişi ve gidiş-gelişi*" demiş, ayrıca ve daha önemlisi md.1'de ilkeyi açıkça tespit etmiş, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin feshini düzenleyen md.28'de de md.1'de doğrulandığı[17] ifade edilen "*geçiş ve gidiş-geliş özgürlüğü ilkesi*" nin süresiz olduğunu belirterek, Lozan Barış Antlaşması md.23'deki ilkeyi açıkça daraltmıştır. LBS'de geçen ilke de ise buna "*denizden ve havadan, gerek barış gerekse savaş zamanında*" eklemesi vardı. Yani her iki Sözleşme'ye de taraf olan Âkitler; yaptıkları yeni Sözleşme(Montrö) ile md.23'de(Lozan) tanınmış ve beyan edilmiş olan geçiş ve seyir ilkesinin kapsamını daraltmışlardır. Bu haliyle süresiz olan geçiş ve seyir serbestisi, denizden ve barış zamanı ile sınırlıdır denebilir[18].

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin feshedilmesi ve toplanan konferansta yeni bir sözleşme metni üzerinde anlaşılamaması ve konferansın bu şekilde kapanması sonrasında, Türk Boğazları'ndan geçiş rejiminin md.23'ün daraltılmış haliyle düzenleneceğinden yola çıkılarak Türk Boğazları'ndan geçiş rejimi için 1982 BMDHS ile kabul edilen bu tür Boğazlar için uygulanması öngörülen transit geçiş rejiminin önüne geçilebilecektir[19]. Zira daha önce de belirtildiği gibi 1982 BMDHS

---

[17] Teyit edilmesi zaten var olduğunun en büyük işaretidir.

[18] 1969 VAHS md.59 "*Bir antlaşmanın bütün tarafları aynı konuyla ilgili daha sonraki tarihli bir antlaşmayı akdederse ve:*
a- Tarafların meseleyi o antlaşmaya tabi kılmak istedikleri daha sonraki antlaşmadan anlaşılır veya başka türlü tespit edilirse veya;
b- Daha sonraki antlaşmanın hükümleri daha öncekinin hükümleri ile ikisinin aynı zamanda uygulanamayacağı kadar bağdaşmıyorsa, o antlaşma sona ermiş kabul edilir." demektedir. Toluner bu maddenin b fıkrası uyarınca Lozan Barış Antlaşması Md.23'ün ancak bu dar kapsamıyla geçerliliğini koruduğunun ileri sürülebileceğini belirtmektedir. Toluner, **a.y.**

[19] Daraltılmaması hali, transit geçiş rejimine yakın bir rejimi gündeme getirebilir ki bizim aleyhimize olur.

md.35/c geçiş rejimi tamamen veya kısmen antlaşmalarla düzenlenmiş olan Boğazlar'da transit geçiş rejiminin uygulanmayacağı ilkesini kabul etmiştir. Montrö Boğazlar Sözleşmesi feshedilse ve yeni bir sözleşme yapılamamış olsa bile, md.35/c devreye girer. Bu konuda geçiş rejimin bu kadar dar bir maddeye dayandırılarak, 1982 BMDHS md.35/c kapsamında "*antlaşmalarla düzenlenen boğazlar sınıfına giremeyeceği*" görüşü yanlış olacaktır. Zira öncelikle md.35/c'de geçen "*tamamen veya kısmen*" ifadesi buna engeldir. Bunun dışında; Danimarka Boğazları[20]'ndan geçiş rejimini düzenleyen 14 Mart 1857 tarihli Kopenhag Antlaşması'nda[21] geçen hükmün kısalığı ve genel kabulle[22] bu Boğazlar'ın da 1982 BMDHS md.35/c kapsamında değerlendirildiği ileri sürülebilir[23]. 1857 Kopenhag Antlaşması'nda geçen geçişi düzenleyen madde şöyledir:

"*Herhangi bir gemi bundan böyle herhangi bir bahaneyle Sund ve Belt'lerden geçişlerde herhangi bir alıkoyma ve engellemeye tâbi tutulmayacaklardır;..*"[24]

Sonuçta; geçiş rejiminin Lozan Barış Antlaşması Md.23'e istinat edilmesi durumunda, 1982 BMDHS'deki md.35/c halen devrededir ve bu Sözleşme ile tesis edilmiş olan transit geçiş rejimi, Türk Boğazları'na uygulanamaz. Lozan Barış Antlaşması, md.23'ün kısalığından kaynaklanan boşluklar o dönemde geçerli olan karasularından zararsız geçiş rejimi ilkelerine göre doldurulur.

---

[20] Kuzey Denizi ile Baltık Denizi arasında yer alıp, genel bir adla "*Danimarka Boğazları*" olarak anılan bu boğazlar: Küçük Belt, Büyük Belt ve Sound(Sund) Boğazları'dır. Toluner, **Milletlerarası Hukuk Dersleri…,** s.153.

[21] Bu antlaşma; Avurturya, Belçika, Fransa, Büyük Britanya, Hannover, Hansa Towns, Mecklenbugr Schwerin, Hollanda, Oldenburg, Prusya, Rusya, İsveç-Norveç ve Danimarka arasında aktedilmiştir. Baykal, **a.g.e.,** s.245 dipnot 36.

[22] Baykal, **a.g.e.,** s.243, Toluner, "*Montreux Konvansiyonu'nun Feshi...*"**,** s.1085.

[23] Türk Boğazları ve Danimarka Boğazları dışındaki, 1982 BMDHS Md.35/c kapsamına giren diğer boğazlar şunlardır Macellan Boğazı ve Aaland Boğazı. Macellan Boğazı'ndan geçiş rejimi Arjantin ve Şili arasında akdedilen 23 Temmuz 1881 tarihli sınır antlaşması; Aaland Boğazı'ndan geçiş rejimi ise İsveç ve Finlandiya arasında 20 Ekim 1921 tarihinde akdedilen Sözleşme ile düzenlenmiştir. Doktrinde bazı yazarlar İngiltere ve Fransa arasında 1904 yılında imzalanan "*Cebelitarık Boğazı'nın Fas Kıyısında Tahkimat Yapılmasını Yasaklayan ve Boğazldan Geçiş Serbestisini Garanti Altına Alan*" beyannameyi çok eskiden beri süregelen sözleşme olarak değerlendirerek 1982 BMDHS md.35/c kapsamına soktukları görülmektedir. Baykal, **a.g.e.,** s.245-246.

[24] Toluner, **a.y.**

5.2.2.2. Örf Adet(Teamül) Kurallarına Göre Geçiş Rejimi

"*Lozan Barış Antlaşması md.23'ün daraltılmış biçimiyle veya aynen de olsa geçerliliğini koruduğu*" görüşü kabul görmezse[25]; Montrö Boğazlar Sözleşmesi md.28 ile taraflarca süresiz olduğu kabul edilmiş olan "*geçiş ve seyir özgürlüğü ilkesi*", maddenin atıf yaptığı md.1 ile kabul edilen ve doğrulanan(teyit edilen) bu ilkenin manevi kaynağı olan örf ve adet kuralına gitmek gerekir ki bu kural Sözleşme'nin imzalandığı sırada geçerli olan kural yani zararsız geçiş rejimidir[26]. Süresiz olduğu kabul edilen kural budur.

Böylece, 1982 BMDHS gereğince bu nitelikteki Boğazlar'da uygulanan ve geçiş yapan devletlere büyük avantaj sağlayan transit geçiş rejiminin örf adet kuralı haline geldiğinden hareketle bu rejimin Türk Boğazları'nda uygulanmasının önüne geçilebilecektir. Zira Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalandığı tarihte zararsız geçiş rejimi vardır ve bu rejim bilindiği üzere transit geçiş rejimine nazaran boğaz devletinin yetkilerini daha az kısıtlamaktadır.

Sonuç olarak Türk Boğazları'ndan geçiş rejimine ilişkin herhangi bir ahdi düzenleme olmadığı kabul edildiğinden, geçiş örf adet(teamül) kurallarına göre işletilecektir. Fakat bu rejim 1982 BMDHS ile tesis edilmiş transit geçiş rejimi değil, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalandığı tarihte geçerli olan zararsız geçiş rejimi olmalıdır[27]. Bu durumda da Türk Boğazları'ndan barış zamanında denizden geçiş ertelenemez ilkesi geçerli olacaktır. Ertelenemeyen zararsız geçiş rejiminin transit geçiş rejiminden farkı ise uçaklara ve denizaltıların geçişine ilişkindir[28].

5.2.2.2.1. Zararsız Geçiş Rejimi

Yukarıda kısaca değindiğimiz teamül kuralının ne olduğuna ilişkin olarak Milletlerarası Adalet Divanı'nın 1949 Korfu Kararı[29] emsal teşkil etmektedir. Fakat aynı zamanda 1982 BMDHS de zararsız geçiş rejine ilişkin kurallar içermekte ve transit geçiş rejimi yerine zararsız geçiş rejiminin uygulanacağı boğazları tespit

---

[25] Kabul görmesi halinde dahi geçiş rejimine ilişkin doğal olarak ortaya çıkacak boşlukların doldurulması durumu söz konusu olduğunda da örf adet kurallarına gitmek gerekecektir.
[26] Toluner, **Türkiye'nin Bazı…,** s.401, Toluner, "*Montreux Konvansiyonu'nun Feshi...*"**,** s.1085.
[27] **A.y.**
[28] Baykal, **a.g.e.,** s.259.
[29] İngiltere/Arnavutluk. **I.C.J.** Reports, 1949, s.4.

etmektedir. Öncelikle MAD'nın Korfu kararı incelenecek müteakiben 1982 BMDHS'nin ilgili hükümlerine değinilecektir.

5.2.2.2.1.1. Milletlerarası Adalet Divanı'nın 1949 Korfu Boğazı Kararı

Bu konuda Milletlerarası Adalet Divanı'nın 1949 Korfu Boğazı[30] kararı yol gösterici olabilir. Zira haritaya bakıldığında dar bir suyolu olması[31] ve irtibatını sağladığı denizlerin yapısal olarak birbirine benzer[32] olmaları itibariyle Türk Boğazları'na benzediği görülen Korfu Boğazı'ndan savaş gemilerinin geçişine ilişkin Divan'ın bu kararı; henüz 1958 ve 1982 Deniz Hukuku Sözleşmeleri'nin imzalanmadığı bir dönemde açık denizin iki parçasını birbirine bağlayan boğazlardan geçiş rejiminin teamül kuralı olarak zararsız geçiş rejimi olduğunu tespit etmesi itibariyle de Türk Boğazları'ndan geçiş rejiminin gerektiğinde hangi örf adet kuralına[33] bağlanması gerektiğinin tespiti konusunda gayet önemlidir.

Bu davaya konu olan Korfu Boğazı; Arnavutluk ile Yunanistan'a ait Korfu Adası arasında yer alır ve genişliği 12 Nm'den azdır. Uyuşmazlık İngiltere ile Arnavutluk arasında yaşanmıştır. Arnavutluk Boğaz'ın kendi kıyılarına yakın kısımlarını mayınladığı için bu bölgeden geçmek isteyen İngiliz savaş gemileri yara almış ve olayda bazı İngiliz askerleri hayatını kaybetmiştir. Divan; 22 Ekim 1946

---

[30] Gündüz Milletlerarası Adalet Divanı'nın kararına sadık kalarak burada "*kanal*" tabirini kullanmaktadır. Fakat; bahse konu alan, doğal suyolu olması itibariyle bu ifade hatalıdır. "*Boğaz*" nitelemesi daha doğrudur. Korfu Boğazı'ndan kasıt Korfu Adası ile anakara arasında kalan suyolunun giderek darlaştığı ve Divan'ın kararında "Kuzey Korfu Boğazı" olarak ifade ettiği bölümüdür.

[31] Boğaz sularının tamamı boğaz devletlerinin karasuları içinde kalmaktadır.

[32] Karadeniz ve Adriyatik Denizi'nin de, 1982 BMDHS md.122'de geçen "*yarı kapalı denizler*" statüsünde olduğu söylenebilir. Md.122 şöyledir: "*Bu Sözleşme'nin amaçları bakımından 'kapalı veya yarı-kapalı deniz', iki veya daha fazla devlet tarafından etrafı çevrilmiş ve başka bir denize veya okyanusa dar bir çıkışla bağlanan…bir körfez, havza veya deniz manasına gelir.* " 1982 BMDHS'nin Açık Denizlere ilişkin hükümlerinin uygulanacağı deniz kesimleri ise aynı Sözleşme'nin 86. maddesinde ifade edilmektedir. Md.86: "*Bu kısım (KISIM VII- AÇIK DENİZLER)hükümleri , bir devletin münhasır ekonomik bölgesine, karasularına veya içsularına veya birtakımada devletinin takımada sularına dahil olmayan bütün deniz kısımlarında uygulanır.* " Bu maddeden ve yarı kapalı denizlere ilişkin bu denize kıyıdaş devletlerin balıkçılık, bilimsel çalışma gibi alanlarda işbirliğine ilişkin maddeleri ihtiva eden ikinci ve son maddesi olan md.123'den anlaşıldığına göre, bir deniz yarı kapalı deniz de olsa md.86 belirtilen istisnai alanlar dışında kaldığından açık denizler rejimine tabidir. Dolayısıyla Adriyatik denizi ve Karadeniz için her ne kadar yarı kapalı deniz de olsalar bu denizlere geçişi sağlayan Boğazlar-Divan'ın Korfu Boğazı kararında geçtiği gibi- açık denizin iki tarafını birbirine bağlayan uluslararası suyolları hüviyetindedir. Sözleşme maddeleri için bkz. Gündüz, **a.g.e.,** s.386,395,396.

[33] MBS'nin imzalandığı tarihteki zararsız geçiş rejimi mi? Yoksa 1982 BMDHS'de tespit edilen transit geçiş rejimi mi?.

tarihinde gerçekleşmiş olan yukarıdaki olaydan doğan zarardan Arnavutluk'u sorumlu tutmuştur. Kararda geçen konumuza ilişkin önemli tespitler şunlardır[34]:

"*Divan'ın görüşüne göre, devletlerin barış zamanında savaş gemilerini açık denizlerin iki parçası arasında yer alan ve uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlardan kıyı devletinin ön iznine gerek olmadan geçirme hakkına sahip oldukları genel olarak kabul edilmiştir ve uluslararası teamüle uygundur, yeter ki bu geçiş zararsız olsun. Uluslararası bir anlaşmada aksi belirtilmedikçe, bir kıyı devletinin boğazlardan barış zamanında böyle bir geçişi yasaklamaya hakkı yoktur.*"[35]

…

"...Divan'ın kanaatine göre, esas alınması gereken ölçüt daha ziyade boğazın açık denizlerin iki parçasını birbirine bağlaması şeklindeki coğrafi durumu ve uluslararası seyrüsefer için kullanılmakta olması gerçeğidir. Bu Boğaz'ın açık denizlerin iki parçasını birbirine bağlayan zaruri bir yol olmayıp yalnızca Ege ve Adriyatik Denizleri arasında seçimlik bir geçit olduğu da belirleyici olamaz. Bu Boğaz herhalükârda uluslararası deniz trafiği için kullanışlı bir yol teşkil etmiştir. "[36]

…

"*…Divan Kuzey Korfu Boğazı'nın geçişi barış zamanında bir kıyı devleti tarafından yasaklanamayacak uluslararası suyolları sınıfına dahil olması gerektiği sonucuna varmıştır.*"[37]

Görüldüğü gibi Divan burada açık denizin iki parçasını birbirine bağlayan bu tür boğazlardan geçiş için barış zamanı teamül kuralını zararsız geçiş olarak tespit etmiştir. Kendini pek yakın savaş tehdidi altında sayma halinde boğaz devletinin yetkileri konusunda ise, Divan şu tespitte bulunmuştur:

"*Diğer yandan iki kıyı devletinin olağan ilişkiler sürmedikleri, Yunanistan'ın kanala bitişik Arnavutluk topraklarının bir bölümü üzerinde açıkça talepte bulunmuş olduğu, Yunanistan'ın kendisini Arnavutluk'la teknik olarak savaş durumunda addettiğini açıklamış olduğu ve Arnavutluk'un Yunanistan'ın saldırması tehlikesini öne sürerek bu bölgede belli gözetleme önlemleri almış bulunduğu da gerçektir. Divan, bu istisnai şartlar altında Arnavutluk'un savaş gemilerinin Boğaz'dan geçişine dair düzenlemeler yayınlamasının kabul edilebilir görülebileceği, ancak böyle bir geçişi engellemesinin veya onu bir izin şartına tâbi kılmasının haklı görülemeyeceği görüşündedir.*"[38]

---

[34] Kararın Türkçe tam çevirisi Gündüz, **a.g.e.,** s.552-557'den alınmış ve müteakip paragraflarda aynen aktarılmıştır.
[35] Gündüz; **a.g.e.,** s.554.
[36] **A.y.**
[37] **A.y.**
[38] **A.y.**

Bu karardan da anlaşılacağı gibi Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin savaş gemilerinin geçişine ilişkin tespit etmiş olduğu ilkeler bizim lehimizedir. Nitekim hatırlanacak olursa Boğaz devleti olan Türkiye, savaşan devlet olduğu esnada ve alınan tedbirler onaya muhtaç da olsa kendini pek yakın savaş tehdidi altında saydığı esnada Türk Boğazları'ndan savaş gemilerinin geçiş rejimini dilediği gibi düzenleme hakkına sahiptir[39].

Divan, bu kararında ayrıca Arnavutluk'un mayın hasarının gerçekleştiği 22 Ekim 1946 tarihili geçişin zararsız geçiş olmadığı yönündeki iddiasını da incelemiş ve zararsız geçişe ilişkin şu tespitlerde bulunmuştur:

"*Arnavutluk'un iddialarının tersine Divan; savaş gemilerinin ne harp nizamında olduklarını ve ne de bunun için manevra yapmakta bulunduklarını ve güvertelerinde asker olmadığını tespit etmiştir.*"[40]

"...Silahlar... 'namluları normal durumları olan baş ve kıç istikametine çevrili vaziyette idiler ve doldurulmamışlardı'...Bu kanıt ışığında Divan, Arnavutluk'un silahların durumunun zararsız geçiş kurallarıyla uyumlu olmadığı şeklindeki iddiasını kabul edemez. "[41]

Divan, burada dolaylı yoldan geçişi zararsız olmaktan çıkaracak eylemlere değinmiştir. Fakat bu tespitten sonra şu değerlendirmede bulunmuştur ki; Birleşik Krallık'a ait savaş gemilerinin 22 Ekim 1946 tarihinde gerçekleştirmek istedikleri geçişteki halleri konusunda aşağıda verilen bilgiler ile yukarıdakiler çelişmektedir.

"*26 Ekim tarihli telgrafta, Başkumandan geçişin 'üzerlerine tekrar ateş açıldığında çabucak mukabelede bulunabilmeleri için muharebe düzenine geçirilmiş gemilerle yapıldığını' rapor etmektedir. 15 Mayıs'ta Arnavutluk bataryalarından açılan ateş gözönüne alındığında bu güvenlik tedbirinin kendi başına makul olmadığı söylenemez[42]. Ne var ki dört savaş gemisi-iki kruvazör iki destroyer- tayfaları muharebe düzeninde ateş edildiğinde hemen mukabele etmeye hazır şekilde geçtiler[43]. Gemiler bu bölgede siyasal gerilimin*

---

[39] MBS Md.20 ve Md.21.
[40] Gündüz; **a.g.e.,** s.555.
[41] **A.y.**
[42] Mevhumu muhalifi ile düşünecek olursak karardan çıkarılacak olan: "*normal şartlar altında geçiş yapan savaş gemisi savaş yerlerini donatmamalıdır(muharebe düzeni almamalıdır)*." hükmüdür.
[43] İşte bu ifade Divan'ın iki üst paragrafta geçen kararıyla çelişmektedir.

olduğu sırada Arnavutluk sahiline yakın seyrederek ardı ardına bu dar kanaldan geçtiler. Herhalde burada amaç sadece Arnavutluk'un tavrını denemek değil[44], aynı zamanda Arnavutluk'un geçen gemilere tekrar ateş etmekten kaçınmasını sağlamak üzere böyle bir güç gösterisinde bulunmaktı. Ancak yukarıda ifade edildiği üzere durumun bütün şartlarını dikkate alan Divan Birleşik Krallık yetkililerince alınan bu önlemleri Arnavutluk'un egemenliğinin ihlali olarak vasıflandıramamaktadır."[45]

…

"*Patlamadan sonra kıyı tahkimatının gözlenmesine gelince, bu davranış da iki geminin az önce patlama yaşadığı ve bu kritik durumda kumandanlarının 15 Mayıs'ta olduğu gibi kıyıdan ateş açılabileceğinden korkmuş olabilecekleri gerçeği dikkate alındığında haklı görülebilir.*[46]"

Sonuç olarak Milletlerarası Adalet Divanı'nın 1949 Korfu Kararı'ndan anlaşıldığı üzere; açık denizin iki parçasını birbirine bağlayan ve tamamı kıyı devletlerinin karasularında kalan uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlardan geçiş rejiminin dayanağı Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalandığı tarihlerde, bir teamül kuralı olarak "*zararsız geçiş rejimi*" dir.

5.2.2.2.1.2. 1982 BMDHS'ine Göre Zararsız Geçiş Rejiminin Uygulanacağı Boğazlar

1982 BMDHS md.45 zararsız geçiş rejiminin uygulanacağı milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazları şarta bağlamıştır. Eğer söz konusu boğaz;

a. Boğaz devletinin bir adası ve ana kıtasından oluşuyorsa; adanın deniz tarafındaki açık denizden veya münhasır ekonomik bölgeden seyir ve hidrografik özellikler bakımından benzer uygunlukta bir geçiş yeri olması halinde[47] ve;

b. Açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir parçası ile yabancı bir devletin karasuları arasında yer alması halinde[48];

---

[44] Ki Divan bu fiilî haklı görmüş, yapılanın milletlerarası hukukça tanınan bir hakkın teyidine matuf olduğunu ifade etmiştir.
[45] Gündüz; **a.g.e.,** s.555.
[46] Gündüz, **a.g.e.,** s.555-556. Mevhumu muhalifi ile yukarıda geçen "*kıyı tahkimatının gözetlenmesi*" fiilî normal şartlar altında geçişi zararsız olmaktan çıkarabilecek bir eylem olarak değerlendirilebilir.
[47] 1982 BMDHS Md.38-1. 1982 BMDHS'nin ilgili maddelerinin tamamının Türkçe metni için bkz. Ek 10.
[48] 1982 BMDHS Md.45/1-b. 1982 BMDHS'nin ilgili maddelerinin tamamının Türkçe metni için bkz. Ek 10.

transit geçiş rejiminin uygulanmayacağı ve 1982 BMDHS Kısım II Bölüm 3'e[49] uygun şekilde zararsız geçiş rejiminin uygulanacağı boğazlar statüsüne girer. Fakat karasularından farklı olarak boğazlardan zararsız geçiş rejimi ertelenemez[50].

Kısım II, Bölüm 3 ise karasularından zararsız geçiş rejimini düzenlemekle beraber geçişi zararsız olmaktan çıkaran eylemler Md.19/2 ile şu şekilde sıralanmıştır:

a. Kıyı devletinin egemenliği, ülkesel bütünlüğü veya siyasi bağımsızlığına karşı veya diğer herhangi bir tarzda BM Şartı'na geçirilmiş bulunan milletlerarası hukuk prensiplerini ihlal edecek şekilde herhangi bir kuvvet kullanılması tehdidi veya kuvvet kullanılması;

b. Hangi türden olursa olsun silahlarla yapılan herhangi bir manevra veya deneme;

c. Kıyı devletinin savunma ve güvenliğinin zararına olarak bilgi toplamayı amaçlayan herhangi bir hareket;

ç. Kıyı devletinin savunma ve güvenliğini etkilemeyi amaçlayan herhangi bir propaganda hareketi;

d. Herhangi bir uçağın güverteden havalandırılması, güverteye inmesi veya alınması;

e. Kıyı devletinin gümrük, maliye, muhaceret veya sağlıkla ilgili kanun ve düzenlemelerine aykırı şekilde herhangi bir malın, paranın veya kişinin gemiye güverteye alınması veya çıkarılması;

f. Sözleşme'ye aykırı şekilde herhangi bir kasti ve ciddi kirletme hareketi;

h. Herhangi bir balıkçılık hareketi;

ı.. Araştırma veya ölçüm hareketi;

i. Kıyı devletinin herhangi bir muhaberat sistemine veya diğer herhangi bir kolaylık veya tesisine müdahaleyi amaçlayan herhangi bir hareket ve;

---

[49] Burada karasularından zararsız geçiş rejimine ilişkin kurallara atıf vardır.
[50] 1982 BMDHS Md.45/2. 1982 BMDHS'nin ilgili maddelerinin tamamının Türkçe metni için bkz. Ek 10.

j. Geçişle doğrudan doğruya bir ilgisi olmayan diğer herhangi bir hareket.

Denizaltılar ve diğer sualtı araçları bu tür boğazlardan geçerken karasularından geçtikleri şarta bağlı olarak suüstünde seyretmeğe ve bayraklarını göstermeğe mecburdur[51]. Bu şart transit geçiş rejiminin uygulandığı boğazlarda aranmamaktadır.

1982 BMDHS'nin boğazlardan zararsız geçişe ilişkin maddelerini yukarıda sıraladıktan sonra Montrö Boğazlar Rejiminin ortadan kalkması halinde Türk Boğazları açısından şu sonuçlara varılabilir:

a.. Türk Boğazları Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde tanımlandığı gibi Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz(İstanbul) Boğazı şeklinde bir bütün olarak değerlendirmeye devam edildiği takdirde açık denizin iki parçasını Ege ve Karadeniz'i birbirine bağlaması itibariyle md.45 kapsamında değerlendirilmeyecek ve Türk Boğazları 1982 BMDHS uyarınca zararsız geçiş rejiminin uygulanacağı boğazlar sınıfına giremeyecektir. Fakat Montrö'nün feshedilmesi sonrasında zorunluluğu da ortadan kalkmış olan kavramsal Türk Boğazları nitelemesinden[52] vazgeçerek Çanakkale Boğazı'ndan ve İstanbul Boğazı'ndan geçişi ayrı ayrı değerlendirecek olursak, karasularının genişliğinin 12 nm olarak kabul edilmesi halinde[53] ortasında kalan oldukça küçük bir alan dışında Marmara Denizi'nin Türk Karasuları içinde kalması nedeniyle, bu iki Boğaz md.45/1-b gereğince ertelenemez zararsız geçiş rejiminin uygulanacağı boğazlar statüsüne girecektir[54].

b. Bu durumda transit geçiş rejiminden farklı olarak uçaklar için gemiler gibi ertelenemez geçiş hakkı söz konusu olmayacaktır ve md.20 gereğince denizaltılar suüstünden bayraklarını göstererek geçmek zorunda kalacaklardır.

---

[51] 1982 BMDHS Md.20.
[52] Baykal, **a.g.e.,** s.262
[53] 2684Sayılı karasuları kanunu md.1:
"*Türk karasuları Türkiye ülkesine dahildir.*
Türk karasularının genişliği altı deniz milidir.
Bakanlar Kurulu, belirli denizler için, o denizlerle ilgili bütün özellikleri ve durumları gözönünde bulundurmak ve hakkaniyet ilkesine uygun olmak şartıyla, altı deniz milinin üstünde karasuları genişliği tespit etmeye yetkilidir." (Çevrimiçi) http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/588.html (30 Nisan 2009).
[54] **A.y.**

c. 1982 BMDHS'nin 19. maddesinde sayılan geçişi zararsız olmaktan çıkaran eylemlerden herhangi birinin vuku bulması halinde bayrak devletinin sorumluluğu doğacaktır.

ç. Montrö Sözleşmesi'nin feshedilmesi ve yeni bir sözleşmenin yapılamaması halinde ortaya çıkabilecek olan ertelenemez zararsız geçiş rejimi bizim açımızdan transit geçiş rejiminden daha üstün ve fakat Montrö Sözleşmesi'ne daha yakın bir rejimin uygulanmasına sebebiyet verecektir. Ancak açıkça görüldüğü gibi herhalükârda bu rejim boğaz devletine Montrö Rejimi'nden daha az haklar tanımaktadır. Bu açıdan tercih edilir bir seçenek değildir.

5.2.2.2.2. Transit Geçiş Rejimi

1982 BMDHS'nin "*Milletlerarası (Seyir) Ulaştırma İçin Kullanılan Boğazlar*" başlıklı Kısım III'ünün Bölüm 2'si "*Transit Geçiş*" rejimine ilişkin hükümleri ihtiva eder. Adı geçen Sözleşme'nin md 38/2'si transit geçişi;

"*Açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bölümü arasındaki boğazlarda devamlı ve süratli geçiş münhasır amacıyla seyrüsefer etmek ve üstten uçmak hürriyetinin bu kısma uygun şekilde kullanılması anlamına gelir*"

Şeklinde tanımlamaktadır[55].

1982 BMDHS'in 44. maddesi boğaz devletinin görevlerini tespit etmekte ve bunlar arasında (zararsız geçişten farklı olarak) transit geçişin engellenemeyeceği ifade etmektedir.

Yukarıda ayrıntılarına değindiğimiz geçişi zararsız olmaktan çıkaran eylemler daha çok boğaz devletinin lehine olmak üzere oldukça ayrıntılı olarak ele alınmışken; transit geçişte gemilerin ve uçakların görevleri oldukça sınırlı tutulmuş ayrıntıya girilmemiştir. Denebilir ki zararsız geçiş rejiminde boğaz devletinin güvenliği esas

[55] Yukarıda her ne kadar transit geçiş rejiminin Türkiye'ye teamül kuralı olarak ileri sürülemeyeceği ifade edilmiş olsa da; Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin feshinden sonra Türk Boğazları'nın bu Sözleşme'de tanımlandığı üzere bir bütün olarak ele alınması, açık denizin iki parçası olan Ege Denizi ve Karadeniz'i birbirine bağlaması itibariyle bu statüye tabi boğazlar arasına girdiği yönünde görüşlere sebebiyet verebilir.

tutulurken, transit geçiş rejiminde ise öncelik geçiş yapan devlettedir. Başlıbaşına geçişin engellenememesi olgusu buna delâlet etmektedir.

1982 BMDHS'nin transit geçiş rejimine tâbi tutulmayacağını belirttiği boğazlar daha önce çeşitli vesilelerle ifade edildiği gibi şunlardır;

a. Uzun süredir uygulanmakta olan milletlerarası sözleşmelerle geçiş rejimi özel olarak düzenlenmiş olan boğazlar(md.35/c),

b. İçinde açık denizden veya münhasır ekonomik bölgeden geçen ve seyrüsefer ve hidrografik hususiyetleri bakımından uygun benzerlikte su yolu olan boğazlar(md.36),

c. Boğaz devletinin bir adası ile ana kıtası arasında yer alıp da buna benzer nitelikte bir geçiş yoluna adanın deniz tarafındaki açık denizde veya münhasır ekonomik bölgede seyrüsefer ve hidrografik özellikleri bakımından benzer nitelikte geçiş yer olan boğazlar(md.38/1) ve

ç. **Açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir parçası ile yabancı bir devletin karasuları arasında yer alan boğazlar(md.45/2)**

Ayrıca boğaz devletinin geçiş yolları ve trafik ayırma şemalarına ilişkin olarak da transit geçiş rejimi ile zararsız geçiş rejimi arasında önemli bir fark bulunmaktadır. Transit geçiş rejiminde, boğaz devleti tarafından tahsis edilmek istenilen geçiş yolları ve trafik düzenleri yetkili milletlerarası örgüte[56] kabul edilmek üzere teklif edilmek zorundayken[57]; zararsız geçiş rejiminde ise bu düzenlemeler aynı örgütün tavsiyeleri dikkate alınmak[58] kaydıyla münhasıran boğaz devletinin yetkisi dahilinde yapılır. Dolayısıyla transit geçiş rejiminde boğaz devletinin düzenleme ve uygulama yetkileri de son derece kısıtlanmıştır[59].

Sonuçta; transit geçiş rejimi, boğazlardan geçiş yapacak devletler lehine düzenlemeler içeren oldukça serbest bir rejimdir ve boğaz devletinin egemenliğini önemli ölçüde kısıtlar. İlk defa 1982 BMDHS'de tesis edilmiş olan [60] bu rejimde; her

---

[56] Günümüzde IMO(International Maritame Organization).
[57] 1982 BMDHS Md.41/4.
[58] 1982 BMDHS Md.22/3-a.
[59] Toluner, "*Montreux Konvansiyonu'nun Feshi...*"**,** s.1085.
[60] Baykal, **a.g.e.,** s.260.

türlü gemi ve uçağa boğazlardan ertelenemez, engellenemez serbest geçiş hakkı tanınmıştır. Denizaltılar ve diğer sualtı araçları da bu rejimde boğazları sualtından geçebilirler. 16 Kasım 1994 tarihinde yürürlüğe girmiş olan bu Sözleşme'ye Türkiye taraf değildir; fakat, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin diğer 8 âkit devleti bu Sözleşme'yi onaylamıştır[61].

Sözleşme'nin bazı hükümlerinin ona taraf olmayan devletler açısından da ileri sürülebilmesi için milletlerarası teamül kuralı haline gelip gelmediği konusu doktrinde tartışmalıdır. Fakat aynı zamanda devletler ancak doğmasına rıza gösterdikleri veya göstermiş sayıldıkları kurallarla bağlıdırlar ve bu rızalarını antlaşmalarda açıkça, teamül kurallarında ise örtülü olarak belirtirler[62]. Bu açıdan bir devlet ortaya çıkmakta olan bir teamül kuralı ile ileride bağlanmak istemiyorsa kuralın oluşma safhasında ona karşı çıkmalı ve kendisine uygulanmasına itiraz etmelidir. Bu kural teamül kuralı haline gelse bile başından beri bu kurala muhalefetini belli eden devlete karşı ileri sürülemez. Bu durum milletlerarası hukukun rızai oluşu ve devletlerin egemen eşitliği prensibinden kaynaklanmaktadır[63]. 1982 BMDHS'nin; 1958 Cenevre Sözleşmeleri gibi bir kodifikasyon belgesi olmadığı ve transit geçiş rejiminin ilk defa 1982 BMDHS'de ortaya çıkmış olduğu gerçeği karşısında; bu Sözleşme'yle tesisinden önce var olmayan transit geçiş rejiminin, günümüzde teamül kuralı haline geldiği ileri sürülse bile bu Sözleşme'ye taraf olmayan ve başından beri bahse konu kurala karşı olduğunu ifade eden Türkiye Cumhuriyeti Devleti'ne bu kural teamül kuralı olarak ileri sürülemeyecektir.

5.3. Sözleşme'nin Bir veya Daha Fazla Maddesinin Değiştirilmesi

Sözleşme'nin 29. maddesi değiştirilmesi esaslarını tespit etmiştir. Buna göre Sözleşme'nin yürürlüğe girdiği 9 Kasım 1936 tarihinden itibaren her 5 yılda bir âkit taraflardan her biri, herhangi bir veya daha çok maddenin değiştirilmesini önerme girişiminde bulunabilir[64].

---

[61] Gündüz, **a.g.e.,** s.355,356. Buna rağmen kuvvete muhtemelen, yeni bir sözleşmenin yapılması söz konusu olduğunda BMGvK daimi üyesi Rusya Federasyonu (ve O'nun etkileyebileceği Ukrayna ve Gürcistan) Türk Boğazları'ndan geçiş rejimi olarak transit geçiş rejiminin veya benzerinin uygulanmasına karşı duracaktır.
[62] Gündüz, **a.g.e.,** s.26.
[63] **A.y.**
[64] MBS Md.29 fk.1.

Âkit Taraflardan herhangi birisi tarafından yapılacak olan yeniden gözden geçirip düzeltilmesi talebinin kabul edilebilir olması için bahse konu talebin;

a. Boğazlar'dan uğraksız geçiş yapacak yabancı deniz kuvvetlerine[65] ilişkin tonaj ve miktar sınırlamaları getiren 14. madde ve Karadeniz'e kıyısı bulunmayan devletlerin barış zamanında[66] Karadeniz'de bulundurabilecekleri kuvvet miktarına ilişkin düzenleme getiren 18. maddenin herhangi birinin değiştirilmesine ilişkin olması halinde, ayrıca başka bir âkit tarafından da desteklenmesi;

b. 14. ve 18. maddeler dışındaki maddelere ilişkin ise iki âkit tarafından desteklenmesi gerekir.

Böylece desteklenen yeniden gözden geçirilme talebi(révision) 5 yıllık sürenin sona ermesinden 3 ay önce yani sonu 1 ve 6 ile biten yılların 9 Ağustos günü âkit tarafların her birine bildirilmelidir. Bu bildiri önerilen değişikliklerin niteliğini ve gerekçelerini içermelidir[67].

Öneriler konusunda öncelikle diplomasi yoluyla sonuca varılmaya çalışılır. Fakat mutabakat sağlanamazsa, âkit taraflar bu konuda toplanacak konferansta temsilci bulunduracaklardır.

Bu konferansta kararların alınmasında kural olarak oybirliği esastır. Fakat 14. ve 18. maddeye ilişkin değişiklikler için âkit tarafların dörtte üç çoğunluğu yeterlidir. Bu çoğunluk, Türkiye içinde olmak üzere, Karadeniz'e kıyıdaş âkit taraf devletlerin dörtte üçünü içerecek şekilde hesaplanacaktır[68]. Günümüzde Karadeniz'e kıyıdaş devlet sayısı altıya çıkmasına rağmen bunlardan Gürcistan Sözleşme'ye halefiyet yoluyla taraf olma bildiriminde bulunmadığından[69], Sözleşme öngörülen oy çokluğu için Türkiye dahil 4 âkit kıyıdaş devletin olumlu oyu gerekmektedir. Sadece bir âkit kıyıdaş devletin olumsuz oy kullanması, bugünkü durumda da 14 ve 18. maddelerin değiştirilmesine engel teşkil etmemektedir.

---

[65] "*Yabancı deniz kuvvetleri*" den kasıt Türkiye Cumhuriyeti Devleti dışındaki devletlere ait deniz kuvvetleridir. Karadeniz'e kıyıdaş devletleri de kapsar.
[66] Buna göre önümüzdeki ilk değişiklik teklif edebilme günü, 9 Ağustos 2011'dir.
[67] MBS Md.29.
[68] Burada hesaba katılacak oylar "*olumlu oylar*" dır. Toluner, **Milletlerarası Hukuk Ders…,** s.180.
[69] Bkz.Ek 3.

Görüldüğü gibi Sözleşme'nin değiştirilmesi konusunda Türkiye'nin veto yetkisinin olduğu açıktır. Yani Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne Türkiye'nin kabul etmeyeceği hiçbir değişiklik yapılamaz[70]. Türk Dışişleri Bakanlığı'ndan bilgi edinme kanunu uyarınca almış olduğumuz bilgiye istinaden Sözleşme'ye halihazırda bir değişiklik yapılmamıştır.[71]

[70] Fakat feshi konusunda aynı şey söylenemez.
[71] Bkz.Ek 5

SONUÇ

a. Türk Boğazları terimi İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nden gemilerin geçiş alanı ile bu alanı çevreleyen kıyı şeridinin genel adı olarak ifade edilmekle beraber, bu bölge Montrö Sözleşmesi'nde yalnızca "*Boğazlar*" olarak isimlendirilmiştir.

b. Kıyıları tamamen Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin egemenliğinde olan İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın suları da tamamen Türk Karasularıdır. Ayrı ayrı değerlendirildiklerinde açık denizin bir bölümü ile Türkiye Cumhuriyeti'nin Marmara Denizi'ndeki karasularını, birbirine bağlarlar. Marmara Denizi ise bir iç deniz olup, iç sular ve karasuları rejimine tâbi deniz alanlarını barındırır. En azından açık denizler rejimine tâbi bulunmadığı tartışmasız kabul edilmektedir. Fakat bu üç geçiş alanı, yürürlükte olan Montrö Sözleşmesi kapsamında bir bütün olarak "*Boğazlar*" deyimiyle ifade edilmeleri nedeniyle halihazırda açık denizin bir bölümü ile açık denizin diğer bölümünü birbirine bağlayan "*uluslararası seyirde kullanılan boğazlar*" statüsündedirler. Bu tür boğazlardan genel geçiş rejimi ise serbest geçiş üzerine inşa edilmiştir. Bir yönüyle Karadeniz'e benzeyen Adriyatik Denizi ile Akdeniz arasında yer alan Korfu Boğazı bu tür bir boğazdır. MAD; İngiltere ile Arnavutluk arasında yaşananlar nedeniyle Korfu Boğazı'ndan ve bu tür boğazlardan geçişe ilişkin vermiş olduğu kararda, barış zamanında savaş gemilerinin, önceden izin almaksızın ve zararsız olmak koşuluyla uluslararası boğazlardan geçiş hakkına sahip olduğunu kabul etmiştir. Divanın, kaynağını örf ve adet kuralları olarak kabul ettiği bu ilke, 1958 KBBS'de kodlaştırılmıştır.

c. 1936 Montrö Sözleşmesi'nin 8-22. maddeleri savaş gemilerinin Türk Boğazları'ndan geçiş ve Karadeniz'de kalış rejimini düzenlemektedir. Buna göre savaş gemileri açısından sınıf, tonaj, adet ve süre kısıtlamalarına gidilmiş, geçiş için Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti'ne önbildirimde bulunma zorunluluğu getirilmiştir. Karadeniz'e kıyıdaş olsun veya olmasın tüm devletlerin (Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde geçtiği şekilde) hafif suüstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemileri ile yalnıza Karadeniz'e kıyıdaş devletler ait olmak üzere denizaltılar ve (Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde geçtiği şekilde) hattıharp gemileri

Sözleşme'yle öngörülen şartlarda Boğazlar'dan geçebilecektir. Denizaltıların geçişi istisnai olup, harekât/eğitim maksatlı olamaz. Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlere ait yukarıda geçen sınıflarda olan savaş gemileri Boğazları normal şartlar altında süratle geçmek durumundayken, Karadeniz'de kalış süreleri en fazla 21 gün olarak tespit edilmiştir.

ç. Sözleşme'ye göre uçak gemileri Boğazlar'dan geçemezler. Fakat yaklaşık 73 yıllık uygulamada SSCB'nin zaman zaman Sözleşme'ye göre uçak gemisi sınıfına giren bazı gemilerini hattıharp sınıfına dahil ederek Boğazlar'dan geçirdiği görülmüştür. Barış zamanında Türkiye'nin geçişe ilişkin yetkisi "*nezaret etmek*" olduğundan tarafların beyanı esas alınmış ve sorumluluğun tüm âkit taraf devletlerce karşılanması istenmiştir. Kanaatimizce ABD savaş gemilerinin Karadeniz'de varlık göstermemesi adına Türkiye bir denge siyaseti gütmüştür.

d. Günümüzde savaş gemi ve sistemlerindeki teknolojik ilerlemeler nedeniyle, Montrö uyarınca sınıflandırmaya esas teşkil eden tonaj ve top çapı kriteri, savaş gücü açısından geçerliliğini kaybetmiş gözükmektedir. Fakat uygulamada; Sözleşme'de geçen top çaplarından daha büyük çapta roketleri haiz savaş gemileri Boğazlar'dan geçmişlerdir. Buna sadece SSCB ve Bulgaristan itiraz etmiş, Türkiye cevaben "*söz konusu silahlar savunma maksatlı iseler geçişe engel teşkil etmezler*" tezini ileri sürmüş, bu tez âkit taraflarca zımnen kabul edilmiştir. Bunun yanında bahse konu savaş gemileri 5 gün sonra Karadeniz ve boğazları terk etmişlerdir.

e. Silah sistemlerinde uyduların kullanılması ve oldukça uzun menzilden hassas vuruş imkânlarının gelişmesi, Sözleşme'de geçenden daha güncel ve ayrıntılı bir sınıflandırmanın yapılmasını gereksiz kılmıştır denebilir. Tonaj, top çapı ve kullanış amacı bazında yapılmış olan ayrıma bir de zımnen kabul gören "*savunma amacı*" kriteri eklenmesi, ortaya çıkacak ihtilaflarda yukarıda olduğu gibi çözüm sağlayabilir. Kıyıdaş olmayan devletlere ait savaş gemilerinin Karadeniz'de bulunması salt olarak savaş gücünden ziyade coğrafyadan ve tarihten gelen psikolojik bir etki meydana getirmektedir. Savaş zamanında veya kendini pek yakın savaş tehlikesi altında gördüğü hallerde(bu durumda alınan tedbirlerin diğer âkit tarafların çoğunluğu tarafından uygun bulunması gerekir.) Türkiye, Boğazlar'dan

savaş gemilerinin geçişi konusunda münhasır ve kesin yetkili olduğundan barış zamanı uygulaması denge siyasetine göre yürütülmelidir.

f. Sözleşme'ye ilişkin bir diğer problem günümüzde Âkit Tarafların hangi devletler olduğuna ilişkindir. Sözleşme'yi imzalayarak taraf olan devletlerden SSCB ve Yugoslavya dağılmış, Büyük Britanya İmparatorluğu'ndan bazı devletler ayrılarak bağımsızlıklarını kazanmıştır. SSCB'nin dağılması sonrası ortaya çıkan devletlerden Baltık Devletleri haricindekiler BDT'yi kurmuşlar ve dolaylı yoldan Rusya Federasyonu'nu SSCB'nin "*devam eden devleti*" olduğunu kabul etmişlerdir. Devletler arası kamuoyunca SSCB'nin BMGvK'deki daimi üyeliğinin yerini Rusya Federasyonu'nun aldığı kabul görmüş ve Rusya yeni bir bağımsız devlet gibi BM'ye yeniden üye olmamıştır. Yugoslavya'nın dağılması sonrasında ise, aynı durum söz konusu değildir. Dolayısıyla Dağılan Yugoslavya'nın devam eden devleti yoktur. Devletlerin antlaşmalara ardıl(halef) olmaları konusunda BM nezdinde 1978 Viyana Sözleşmesi imzalanmış ve 1994'de yürürlüğe girmiştir. Fakat uygulamada halefiyet konusu devletine ve antlaşmasına göre yürütülmektedir. Doktrinde de bu konu tartışmalıdır. TC Dışişleri Bakanlığı açısından, halefiyet bildiriminde bulunan Rusya ve Ukrayna'nın Montrö'ye taraf oldukları kabul edilirken, Kıbrıs Cumhuriyeti için bu kabul edilmemiştir. Burada temel kıstas Halefiyet Sözleşmesi'nde de geçen antlaşmanın ayrılan ülke parçasında uygulanıp uygulanmadığı olmalıdır. Dolayısıyla Gürcistan'ın halefiyet bildiriminde bulunması onu taraf yapacakken diğer BDT devletleri için bu söz konusu olmayacaktır. Yugoslavya'dan ayrılan devletlerin de halefiyetleri kabul edilmemelidir. Aksi durum Sözleşme'nin konu ve amacına aykırılık meydana getirebilir. Montrö katılıma açık olmadığından (sadece Lozan Barış Antlaşması'nı imzalayan İtalya'ya açıktı.) taraf devlet sayısı sınırlı olmalıdır. Her Âkit Taraf'ın Sözleşme'yi fesih yetkisi olduğu dikkate alındığında, halefiyet yoluyla taraf olma konusunda diğer âkit tarafların rızası gereklidir. Sözün özü TC Dışişleri Bakanlığı'nın taraf olarak kabul ettiği devletler; Türkiye, Bulgaristan, Romanya, Ukrayna, Rusya, Yunanistan, Fransa, İtalya, İngiltere'dir.

g. Montrö Boğazlar Sözleşmesi uyarınca Türkiye'nin kendini pek yakın savaş tehdidi altında gördüğü halde alacağı tedbirler, o zamanki MC Daimi Konseyi'nin onayına tâbi kılınmıştır. Fakat 18 Nisan 1946'da MC'nin kendini feshetmesi

karşısında bu hükmün geçerliliği kalmamıştır. MC'nin yerini BM'nin aldığı ve bu işlevin BMGvK'nca yerine getirilmesi gerektiği de ileri sürülemez. Çünkü MC henüz resmen sona ermemişken BM'nin aldığı 12 Şubat 1946 tarih ve 24(I) sayılı karar uyarınca; MC'nin siyasi işlevlerinin BM tarafından yerine getirilmesi şarta bağlanmıştır. Doğrudan gerçekleşmez. siyasi olduğu açık olan bu işlevin BMGvK'nce yerine getirilmesi için Montrö'ye taraf devletlerin bu yönde talepte bulunması ve BMGvK'nin bunu kabul etmesi gerekir ki böyle bir durum söz konusu değildir.

ğ. Yukarıda belirttiğimiz üzere Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Âkit Tarafların herhangi biri tarafından feshedilmesi her daim mümkündür. Peki bu durumda ne olacaktır. Ya yeni bir sözleşme üzerinde anlaşılacak ya da Sözleşme'yle süresi sonsuz olarak tespit edilmiş olan boğazlardan barış zamanında gemilerin geçiş ve seyrüsefain serbestisi yürürlükte kalacaktır. Bu ilke geçiş konusunda oldukça dar kapsamlıdır. Boşlukların doldurulması konusu tartışmalara açık gözükmektedir. Bu ise iki ihtimal içerir: Ya zararsız geçiş ya da transit geçiş. Geçiş yapan devletlere oldukça serbestlik tanıyan transit geçiş rejimi, 1982 BMDHS ile tesis edilmiş olup, örf adet kuralı haline geldiği doktrinde tartışılmaktadır. Zararsız geçiş rejimi ise Montrö Sözleşmesi imzalandığı tarihlerde örf adet kuralı iken 1958 KBBS ile düzenlenmiş, 1982 BMDHS'nde ise transit geçiş rejiminin uygulanmayacağı istisnai boğazlarda daha sınırlı olarak öngörülmüştür. 1958 KBBS'ne göre Türk Boğazları'nda (geçiş rejimi sözleşmeyle düzenlenmemesi halinde) bu rejim uygulanacaktır. 1982 BMDHS'ne göre ise bunun mümkün olması Türk Boğazları deyiminden vazgeçerek, Boğazları ve Marmara Denizi'ni ayrı ayrı ele almaya bağlıdır. Boğazlar ayrı ayrı ele alınca yapılacak geçiş, açık denizin bir bölümü ile bir devletin karasuları arasında gerçekleşeceğinden 1982 BMDHS md.45/1-b'ye göre (ertelenemez) zararsız geçiş rejiminin uygulanacağı boğazlar statüsüne girecektir.

h. Sonuç olarak; Birinci Dünya Savaşı'na kadar uygulanan ilke "*Osmanlı'nın Kaide-i Kadim*"i yani Boğazlar'ın yabancı savaş gemilerinin geçişine kapalılığı ilkesiyken, yukarıda kısaca değindiğimiz sınırlamaları haiz Montrö rejimi: "*sınırlı kapalılık*" ilkesine dayanmaktadır. Mevcut konjonktür dikkate alındığında; feshedilmesi halinde yapılacak yeni sözleşmeye ya da yapılamaması halinde örf adet

kurallarına göre ortaya çıkacak rejim her halükârda Montrö'den daha serbest hükümleri haiz "*az sınırlı açıklık*" olarak tarif edilen bir rejim olacaktır. Bu açıdan Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin yürürlükte kalması Türkiye'nin yüksek menfaatleri gereğidir.

KAYNAKÇA

Kitaplar

AKŞİN, Aptülahit :**Atatürk'ün Dış Politika İlkeleri ve Diplomasisi,** Ankara, TTK Basımevi, 1991

ARMAOĞLU, F. :**20.yy. Siyasi Tarihi,** C.I, Ankara, Tismat, 1991

AYBAY, Gündüz :**Türk Boğazları Son Gelişmeler Üstüne Bir Deneme Montrö Sözleşmesi Türk Boğazları Tüzüğü(Yeni) Metinleri,** İstanbul, Aybay Yayınları, 1998

BAYKAL, Ferit Hakan :**Deniz Hukuku Çalışmaları**, İstanbul, Alfa Yayınları, 1998

BELİK, Mahmut R. :**Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü,** İstanbul, Sermet Matbaası, 1962

BİLSEL, M.Cemil :**Türk Boğazları,** İstanbul, İsmail Akgün Matbaası, 1948

BREGADİN, Marc Antonio :**Italian Navy in World War II**, Maryland,, U.S. Naval Institute, Annapolis, 1957

BURÇAK, Rıfkı Salim :**Moskova Görüşmeleri (26 Eylül- 16 Ekim 1939) ve Dış Politikamız Üzerindeki Tesirleri,** Ankara, Gazi Üniversitesi Yayınları, 1983

ÇELİK, F.Edip :**Milletlerarası Hukuk C.II,** İstanbul, İÜ Yayınları, 1982

DEAR, I., PETER, K. :**Denizcilik Terimleri Sözlüğü,** (Çev. Orkun Soyer), İstanbul, Bulut Yayınları, 2005

DIŞİŞLERİ BK.EĞT.MR.B. :**Türk Boğazları ile İlgili Temel Metinler,** Ankara Kasım 1994

EMANET, Hakan :**Deniz Hakimiyetinden Dünya Hakimiyetine Giden Yolda Türk Boğazları,** İstanbul, IQ Yayınları, 2002

ERİM, Nihat :**Devletler Arası Hukuk ve Siyasi Tarih Metinleri C.I.(Osmanlı İmparatorluğu Antlaşmaları),** Ankara, TTK Basımevi, 1953

ERKİN, F.Cemal :**Türk-Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi,** Ankara, Beşnur Matbaası, 1968

GÖNLÜBOL, Mehmet :**Barış Zamanında Sahil Sularının(Karasuları ve Bitişik Bölge) Hukuki Statüsü,** Ankara, Ajans-Türk Matbaası, 1959

GÖNLÜBOL, Mehmet :**Milletlerarası Siyasi Teşkilatlanma, Milletlerarası Siyasi Teşekküllerin Tarihî Gelişimi ve Birleşmiş Milletler Teşkilatı,** Ankara, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No:179-161, t.y.

GÖNLÜBOL, Mehmet :**Olaylarla Türk Dış Politikası,** Ankara, Siyasal Kitapevi, 1993

GÜNDÜZ, Aslan :**Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler Örnek Kararlar,** İstanbul, Beta Yayınları, 2003

HARP AKAD. YAY. :**Montreux ve Türkiye,** İstanbul, Harp Akademileri Basım Evi, 1997

İNAN, Yüksel :**Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi,** Ankara, Turhan Kitapevi, 1995

KOH, L. Kheng :**Straits In International Navigation,** U.S.A., Oceana Publications, 1982

KURUMAHMUT, Ali :**Montrö Sözleşmesi, Türk Boğazları ve Karadeniz,** İstanbul, Tüdav Yayınları No:26, 2006

KUTLUK, Deniz :**Hazar-Kafkas Petrolleri, Türk Boğazları, Çevresel Tehdit,** İstanbul, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayınları Yayın No:16, 2003

MERAY, Seha L. :**Devletler Hukukuna Giriş C.I.**, Ankara, Ajans-Türk Matbaası, 1968

MERAY, Seha L. :**Lozan Barış Konferansı, Tutanaklar-Belgeler, Takım II, Cilt 2,** Ankara, yy., 1973

MERAY, S.,OLCAY, O. :**Montreux Boğazlar Konferansı-Tutanaklar Belgeler,** Ankara, A.Ü.Basımevi, 1976

PAZARCI, Hüseyin :**Uluslararası Hukuk Dersleri,** Ankara, Turhan Kitapevi, 1993

ROZAKİS, Christos :**Turkish Straits,** Netherlands, Martinus N Publishers, 1987

SANDER, Oral :**Siyasi Tarih,** Ankara, İmge Kitapevi,1994

SAUDERS, Stephen :**Jane's Fighting Ships 2007-2008,** y.y., Janes Information Group, 2008

SOYSAL, İsmail :**Tarihçeleri ve Açıklamaları İle Birlikte Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları I.Cilt (1920-1945),** Ankara, TTK Yayınları, 2000

TAŞDEMİR, Fatma :**Uluslararası Terörizme Karşı Devletlerin Kuvvete Başvurma Yetkisi,** İstanbul, USAK Yayınları, Nisan 2006

TEKİL, Fahiman :**Deniz Hukuku,** İstanbul, y.y., 1987

TOLUNER, Sevin :**Milletlerarası Hukuk Açısından Türkiye'nin Bazı Dış Politika Sorunları,** İstanbul, Beta Yayınları, 2004

TOLUNER, Sevin :**Milletlerarası Hukuk Dersleri Devletin Yetkisi,** İstanbul, Beta Yayınları, 1996

UÇAROL, Rıfat :**Siyasi Tarih(1789-2001),** İstanbul, Der Yayınları, 2006

VALİ, Ferene :**The Turkish Straits and NATO,** USA, Hoover Institution Press, 1972

VALİ, Ferene :**Bridge Accross the Bosphorus,** Baltimore and London, The John Hopkins Press, 1971

VANK, M.Deniz :**Boğazların Hukuki Rejimi ve Türk Boğazları,** Ankara, US-A Yayıncılık, 1998

YÜCEER, Bengi Selen :**Uluslararası Boğazlar ve Klavuzluk,** İzmir, Dokuz Eylül Yayınları, 2001

Makaleler

ALADAĞ, Itır :"SSCB Sonrası Antlaşmalara Halefiyet Sorunu", **Sosyal Bilimler Dergisi,** Sayı 19, y.y., 2008, s.129-146

ASMUS, R.D., JACKSON,B. :"The Black Sea and the Frontiers of Freedom", **Policy Review Online,** Haziran 2004, (Çevrimiçi) http://www.policyreview.org/jun04/asmus.html. (10 Ocak 2009)

BAYKAL, F.Hakan :"Günümüzde Deniz Ulaşımındaki Gelişmelerin Işığında Türk Boğazlar'ının Hukuki Rejiminin Değerlendirilmesi ve Milletlerarası Hukukta Genel Olarak Kabul Görmüş Diğer Boğazlar'dan Geçiş Rejimleri İle Kıyaslanması", **Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı,** İstanbul, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayınları No:5, 11-12 Kasım 2000, s.30-37

BOSTAN, İdris :"Osmanlı İmparatorluğu Döneminde İstanbul Boğazı'ndan Geçişin Tâbi Olduğu Kurallar", **Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı,** İstanbul, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayınları No:5, 11-12 Kasım 2000, s.1-8

CAŞIN, M.Hakkı :"Dünya Deniz Ulaşımında Marmara Denizi ve Türk Boğazlar'ının XXI. Yüzyılda Değişen Stratejik Vizyonu", **Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı,** İstanbul, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayınları No:5, 11-12 Kasım 2000, s.112-135

ÇAĞA, Tahir :"Montreux Sözleşmesine Göre Ticaret Gemilerinin Boğazlar'dan Geçiş Serbestisi ve Güvenlik Prensipleri", **Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve**

Montreux Sözleşmesi, **Prof. Mahmut BELİK ve Prof. Dr. Tahir Çağa'ya Saygı Semineri,** İstanbul, Beta Yayınları, 1994, s.39-43

ERKEK, Levent : "Karadeniz Deniz Güvenlik Politikası", **İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü,** Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, Aralık 2006

GÜNGÖR, Salih :"Türk Boğazları ve Geçiş", İstanbul Üniversitesi **Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü,** Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, Aralık 1999

GÜRKAN, İhsan :"Turkish Straits Regimes in Historical Perspective(1453-1936)", **Turkish Straits, New Problems, New Solutions,** İ.Soysal(Ed.), İstanbul, ISIS, 1995, s.165-209

HOWARD, H.N. :"Some Recent Developments in the Problem of the Turkish Straits", **The Department of State Bulletin,** Vol.XVI., no: 395, s.133-134

HÜSEYİNOV, Fuad :"Bağımsız Devletler Topluluğu'nun Oluşumunun Hukuki Boyutları", **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,** C.52, S.4, Ankara, y.y., s.387-401

KENNEDY, R.Y. :"A Brief Geographical and Hydrographical Study of Straits Which Constitute Toutes For International Traffic", **UN Conference on the Law of the Sea, 1958 Official Records**, Vol. I, s.114-140

KNIGHT, H.G. :"The Kiev and The Turkish Straits", **A.J.I.L.,** 1977, s-125-129

OĞUZÜLGEN, S. :"Türk Boğazları Bölgesi Terminolojisi", **Deniz Ticareti Dergisi**, 14 Ekim 1996, s. 15-22.

ORAN, Baskın :"Türkiye'nin Kuzeydeki Büyük Komşusu Sorunu Nedir?", **S.B.F.D.,** 1970, C.XXV, Sayı 1, s.41-93

PAZARCI, Hüseyin :"Boğazlar Rejimine İlişkin Türk Dış Politikası ve Karşılaşılan Kimi Sorunlar", **Prof.Dr.Ernst F.Hirsch Hatırasına Armağan,** Ankara, 1986, s.849-880

SOYSAL, İsmail : "Türk Boğazları ve 1936 Montreux Sözleşmesi", **Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi**, **Prof. Mahmut BELİK ve Prof. Dr. Tahir Çağa'ya Saygı Semineri,** İstanbul, Beta Yayınları, 1994, s.1-9

ROLPH, J.W., :"Freedom of Navigation and the Black Sea Bumping Incident: How 'Innocent' Must Innocent Passage Be?", **Military Law Review**, Sayı 136, Kış 1992.

TARHANLI, Turgut :"Türk Boğazları'nda Denge Rejimi: Hukuki ve Yapısal Bir Değerlendirme", **Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı,** İstanbul, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayınları No:5, 11-12 Kasım 2000, s.9-29

TOLUNER, Sevin :"Montreux Konvansiyonu'nun Feshi ve Değiştirilmesi Usulüne İlişkin Bazı Sorunlar Üzerinde Düşünceler", **Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegan Kender'e 50. birlikte çalışma yılı armağanı,** İstanbul, Çizgi Basım Yayın, 2007, s.1071-1086

TOLUNER, Sevin :"Boğazlar'dan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri", **Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi**, **Prof. Mahmut BELİK ve Prof. Dr. Tahir Çağa'ya Saygı Semineri,** İstanbul, Beta Yayınları, 1994, s.10-20

TOLUNER, Sevin :"Güncel Gelişmeler Işığında 1936 Montreux(Montrö) Sözleşmesi", **İstanbul Barosu Dergisi,** Cilt: 80, Sayı: 6, 2006, s.2403-2407

TÜTÜNCÜ, A.Nur : "Denizde Güvenliğin Arttırılması ile İlgili Milletlerarası Hukuk Düzenlemelerinde Yeni Gelişmeler ve Türk Boğazlar'ından Geçişin Bu Çerçevede Değerlendirilmesi", **Deniz Hukuku Sempozyumu Bildiri Metinleri, Tamamlayıcı Bilgiler, Soru ve Cevaplar,** Ankara, 21-22 Haziran 2004, s. (5-1)-(5-13)

UYGUN, Oktay :"Birleşik Kıbrıs Devleti Projesi", http://www.asam.org.tr/temp/temp799.pdf (30 Nisan 2009)

UYGUN, Oktay :"Egemenlik Kavramı Açısından Kıbrıs Sorunu", **Stratejik Analiz,** Cilt: 9, Sayı: 101, Eylül 2008, s.76-83

İNTERNET KAYNAKLARI

http://www.asam.org.tr/temp/temp799.pdf

http://www.dzkk.tsk.mil.tr/turkce/BunlariBiliyormuydunuz/knotnedir.asp

http://www.denizcilik.gov.tr/mevzuat/dosyam/denizhukuku.pdf

http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/42/430/4812.pdf

http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/38/280/2544.pdf

http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/588.html

http://www.navweaps.com/index_tech/tech-089_London_Treaty_1936.htm.

http://www.policyreview.org/jun04/asmus.html.

http://www.turkishnavy.net/submarine/histtr3.htm

http://www.un.org/members/list.shtml

http://www.untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/3_2_1978.pdf

http://tr.wikipedia.org/wiki/Yugoslavya_Sosyalist_Federal_Cumhuriyeti

BELGELER

Ayın Tarihi, S.144, Kasım 1945

Ayın Tarihi, S.145, Aralık 1945

Ayın Tarihi, S.153, Ağustos 1946

Ayın Tarihi, S.154, Eylül 1946

Ayın Tarihi, S.155, Ekim 1946

Düstur III.Tertip C.5

Düstur III.Tertip C.17

Düstur III.Tertip C.21

I.C.J. Reports 1949

I.C.J. Reports 1962

I.C.J. Reports 1971

YILC Vol.II**.**

EK 1

24 TEMMUZ 1923 TARİHİNDE LOZAN'DA İMZA EDİLEN "BOĞAZLARİN TABİİ OLACAĞİ USULE DAİR MUKAVELENAME" NİN YERİNE KAİM OLMAK ÜZERE 20 TEMMUZ 1936'DA MONTRÖ'DE İMZA EDİLMİŞ BULUNAN YENİ MUKAVELENAMENİN TASDİKİNE DAİR KANUN[1]

Kanun 3036 Kabul Tarihi: 31.7.1936

Haşmetli Bulgar Kralı, Fransa Cumhuriyeti Reisi, Haşmetli Büyük Britanya, İrlanda ve Denizaşırı Britanya Ülkeleri Kralı ve Hindistan İmparatoru, Haşmetli Elenler Kralı, Haşmetli Japonya İmparatoru, Haşmetli Romanya Kralı, Türkiye Cumhuriyeti Reisi, Sovyetik Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği, Merkezi İcra Komitesi ve Haşmetli Yugoslavya Kralı.

Boğazlar umumi tabiri altında ifade edilen Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazı'ndan geçişi ve seyrisefaini Lozan'da 24 Temmuz 1923 tarihinde imza edilmiş olan Sulh Muahedenamesinin 23. maddesiyle tespit edilen prensibi, Türkiye'nin emniyeti ve Karadeniz sahildarı devletlerin Karadeniz'deki emniyeti çerçevesi dahilinde, koruyacak tarzda tanzim etmek arzusıyle mütehassis olarak;

İşbu mukavelenameyi 24 Temmuz 1923 tarihinde Lozan'da imza edimiş olan mukavelenamenin yerine ikameye karar vermişler ve murahhas olarak atideki zabatı tayin etmişlerdir.

[1] TC Dışişleri Bakanlığı Resmi İnternet Sitesi.(Çevrimiçi) http://ua.mfa.gov.tr. (30 Nisan 2009).

MONTREUX BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ HÜKÜMLERİNİN ÖZETİ

VASITALAR / ŞARTLAR	TİCARET GEMİLERİ	HARP GEMİLERİ	UÇAKLAR		
			SİVİL UÇAKLAR	**ASKERİ UÇAKLAR**	**UÇAK GEMİSİNE ÜSLÜ UÇAKLAR**
BARIŞ ZAMANI	• Bayrağı ve yüküne bakılmaksızın serbest • Klavuzluk ve römorkaj ihtiyari • Gündüz-gece geçer, Sağlık kontrolüne tabi, • Rüsüm alınır	• Hafif suüstü, küçük savaş gemisi ve yardımcı gemiler gündüz geçebilir(İstisna; davet/hattıharp gemileri/denizaltı), • İhbar mecburiyeti vardır(8/15 gün)(İstisna; belirli özellikli yakıt taşıyan yardımcı gemileri) • Aynı anda 15000 ton ve en fazla 9 gemi, (İstisna; belirli özellikli yakıt taşıyan yardımcı gemileri) • Karadeniz'e geçen yabancı savaş gemileri için; 30000/45000 ton En fazla 21 gün kalabilir 2/3'ü bir devlete ait olabilir İnsani amaçla (8000 ton- 24/48 saatlik bildirim)	• Karadeniz-Akdeniz istikametinde tahsis edilen koridorlarda geçiş yapabilirler, • Ön bildirim yapılmalıdır, • Doğu/Batı istikametindeki geçişler normal hava ulaşım kurallarına uygun olarak yapılır	Sözleşme'de askerî uçak ifadesi kullanılmamış olup, geçişi düzenlemek Türkiye'nin yetkisindedir.	Türkiye boğazlarını geçişte, uçak uçurmaya uygun gemiler uçakları uçuramazlar. Geçiş, TC Hükümeti yetkisindedir.
TÜRKİYE'NİN TARAFSIZ OLDUĞU SAVAŞ ZAMANI	Barış zamanı esasları geçerli	• Barış zamanı esasları geçerli, • Savaşan devletlerin gemilerine yasak(Ancak limana ulaşmak üzere izin verilir),	Geçişi düzenlemek TC Hükümetinin yetkisindedir.	TC Hükümetinin takdirinde bağlıdır.	TC Hükümetinin takdirinde bağlıdır.
TÜRKİYE'NİN MUHARİP OLDUĞU SAVAŞ ZAMANI	• Tarafsız devlet gemileri geçebilir, • Gündüz ve Türk makamlarının göstereceği yoldan seyir yapabilir, • Kılavuz mecburiyeti getirebilir (ücretli)	• Geçişi düzenlemek Türkiye'nin takdirine bırakılmıştır	Geçişi düzenlemek TC Hükümetinin yetkisindedir.	TC Hükümetinin takdirinde bağlıdır.	TC Hükümetinin takdirinde bağlıdır.
TÜRKİYE'NİN "KENDİSİNİ PEK YAKIN BİR HARP TEHLİKESİ" TEHDİDİNE MARUZ SAYDIĞI ZAMAN	• Barış zamanı gibi ancak gündüz, Türk makamlarının göstereceği yoldan seyir yapabilir, • Kılavuz mecburiyeti getirebilir (Ücretsiz)	• Türkiye'nin takdirine bağlı • Sadece bu düzenin uygulanmasına başlamadan mensup oldukları limanlardan ayrılmış gemilere geçiş izni verilir (Tehlikeye sebebiyet veren devlete izin verilmeyebilir)	Geçişi düzenlemek TC Hükümetinin yetkisindedir.	TC Hükümetinin takdirinde bağlıdır.	TC Hükümetinin takdirinde bağlıdır.

Tablo 1: Montrö Boğazlar Sözleşmesi Uyarınca Düzenlenen Geçiş Rejimi Özeti

Montreux Boğazlar Sözleşmesi[1]

(20 Temmuz 1936)

BOGAZLAR REJİMİNE İLİŞKİN OLARAK, MONTREUX'DE 20 TEMMUZ 1936 DA İMZALANAN SÖZLESME

MAJESTE BULGARLAR KRALI, FRANSA CUMHURİYETİ BASKANI, MAJESTE BÜYÜK BRİTANYA, İRLANDA VE DENİZLER ÖTESİ BRİTANYA ÜLKELERİ KRALI, HİNDİSTAN İMPARATORU, MAJESTE ELENLER KRALI, MAJESTE JAPONYA İMPARATORU, MAJESTE ROMANYA KRALI, TÜRKİYE CUMHURİYETİ BAŞKANI, SOVYET SOSYALİST CUMHURİYETLERİ BİRLİĞİ MERKEZİ YÜRÜTME KOMİTESİ VE MAJESTE YUGOSLAVYA KRALI[2];

"Boğazlar" genel deyimiyle belirtilen Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazı'ndan geçişi ve gemilerin-gidiş gelişini (ulaşımı), Lozan'da, 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanmış olan Barış Antlaşmasının 23. maddesiyle saptanmış ilkeyi[3], Türkiye'nin güvenliği ve Karadeniz'de, kıyıdaş Devletlerin güvenliği çerçevesinde koruyacak biçimde, düzenlemek isteğiyle duygulu olarak;

---

[1] D.III, C.17, s.1456. TC Dışişleri Bakanlığı Resmi İnternet Sitesi.(Çevrimiçi) http://ua.mfa.gov.tr. (30 Nisan 2009).

[2] Toplam 9 devlet; "*Majeste Büyük Britanya, İrlanda ve Denizler Ötesi Britanya Ülkeleri Kralı, Hindistan İmparatoru*" ifadesi parantez içinde tek bir devlet olarak okunmalıdır. Konferansa katılmayan ve Sözleşme'yi 20 Temmuz 1936'da imzalamayan, fakat aynı Sözleşme'nin 27. maddesi gereğince 1938 yılında katılan İtalya ile bu devletlerin toplam sayısı 10'dur ve hepsi (SSCB yerine Rusya; Yugoslavya yerine Sırp-Hırvat-Sloven Devleti olarak.) 1923 LBS'nin tarafıdır. Lozan Barış Antlaşması'nın tarafları ise Rusya ve Sırp-Hırvat-Sloven Devleti dışında diğer 8 devlettir. LBS; Lozan Barış Antlaşması'na Ek olarak düzenlendiğinden bu Barış Antlaşması'nın taraflarınca hazırlanmış ve imzalanmıştır. Ve fakat Lozan Boğazlar Sözleşme'si bizzat kendi içinde değiştirilmesi ve feshedilmesine ilişkin hükümler içermediğinden, Lozan Barış Antlaşması'nı imzalamamış olmalarına rağmen Rusya ve Bulgaristan Devleti LBS'nin tarafı olmaları mümkün olduğu gibi bu Sözleşme'ye diğer devletlerin katılmaları da mümkün kılınmıştır.

[3] Lozan Barış Antlaşması'nın 23. maddesi şöyledir: "*Akit Taraflar, Boğazlar rejimine ilişkin bugünkü tarihli yapılmış olan Sözleşme'de öngörüldüğü üzere, Çanakkale Boğazı'nda, Marmara Denizi'nde ve Karadeniz Boğazı'nda, denizden ve havadan, barış zamanında olduğu gibi savaş zamanında da, geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) serbestliği ilkesini kabul ve ilan etmekte görüş birliğine varmışlardır. Bu Sözleşme, Taraflar bakımından, sanki bu Antlaşma'nın içindeymiş gibi, aynı güç ve değerde olacaktır.*" Lozan Barış Konferansı, Tutanaklar-Belgeler (çeviren Seha L.MERAY), Takım İİ, cilt 2, Ankara, 1973, s.8

İşbu Sözleşme'yi, 24 Temmuz 1923 de Lozan'da imzalanmış olan Sözleşme'nin[4] yerine koymayı kararlaştırmışlar ve Tam yetkili Temsilcilerini aşağıda belirtildiği üzere atamışlardır:

MAJESTE BULGARLAR KRALI:

Doktor Nicolas P.NİCOLAEV, Tam yetkili Ortaelçi, Dışişleri ve Mezhepler Bakanlığı Genel Sekreteri;

B.Pierre NEİCOV, Tam yetkili Ortaelçi, Dışişleri ve Mezhepler Bakanlığı Siyasal İsler Müdürü.

FRANSA CUMHURİYETİ BAŞKANI:

B.PAUL-BONCOUR, Senatör, MC'de Fransa'nın Sürekli Temsilcisi, eski Başbakan, eski Dışişleri Bakanı, Légion d'honneur nişanının Chevalier rütbesi, Savaş Haçı nişanı;

B.HENRİ PONSOT, Fransa Cumhuriyeti'nin Ankara'da Olağanüstü ve Tam yetkili Büyükelçisi, Légion d'honneur nişanının Grand Officier rütbesi.

MAJESTE BÜYÜK-BRİTANYA, İRLANDA VE DENİZLER ÖTESİ BRİTANYA ÜLKELERİ KRALI, HİNDİSTAN İMPARATORU[5]:

BÜYÜK BRİTANYA, KUZEY İRLANDA VE BRİTANYA İMPARATORLUĞU'NUN BİREYSEL OLARAK MİLLETLER CEMİYETİ''NE ÜYE OLMAYAN BÜTÜN PARÇALARİ İÇİN:

Çok Sayın Lord STANLEY, P.C., M.C., M.P., Amirallik Dairesinde Parlamento Üyesi Müsteşar;

AVUSTRALYA COMMONWEALTHİ'İ İÇİN:

Çok Sayın Stanley Melbroune BRUCE, C.H., M.C., Avustralya Commenwealth'inin Londra'da Yüksek Komiseri.

---

[4] Boğazlar Rejimine İlişkin Lozan Sözleşmesi için bkz. **A.e.,** s.54-64.

[5] Görüldüğü gibi Avustralya için atanan temsilci kimlikleri, Büyük Britanya…'nın altında geçmektedir.

MAJESTE ELENLER KRALI:

B.Nicolas POLİTİS, Yunanistan'ın Paris'te Olağanüstü Temsilcisi ve tam yetkili Ortaelçisi, eski Dışişleri Bakanı;

B.Raoul BİBİCA-ROSETTİ, Yunanistan'ın MC'de Sürekli Temsilcisi.

MAJESTE JAPONYA İMPARATORU:

B.Naotake SATO, Judammi, Doğan-Güney nişanının Büyük-Kordan rütbesi, Paris'te Olağanüstü Temsilci ve Tam yetkili Büyükelçi;

B.Massa-aki HOTTA, Jushii, Doğan-Güney nişanının İkinci Sınıf rütbesi, Bern'de Olağanüstü Temsilci ve Tam yetkili Ortaelçi.

MAJESTE ROMANYA KRALI:

B.Nicolas TİTULESCO, Dışişleri Bakanı;

B.Constantin CONTZESCO, Tam yetkili Ortaelçi, Tuna ve Avrupa Uluslararası Komisyonlarında Romanya Temsilcisi;

B.Vespasien PELLA, La Haye'de Olağanüstü Temsilci ve Tam yetkili Ortaelçi,

TÜRKİYE CUMHURİYETİ BAŞKANI:

Dr.Tevfik Rüştü ARAS, Dışişleri Bakanı, İzmir Milletvekili;

B.Suad DAVAZ, Türkiye Cumhuriyeti'nin Paris'te Olağanüstü ve Tam yetkili Büyükelçisi;

B.Numan MENEMENCİOGLU, Türkiye Büyükelçisi, Dışişleri Bakanlığı Genel Sekreteri;

B.Asim GÜNDÜZ, Korgeneral, Genelkurmay İkinci Başkanı;

B.Necmeddin SADAK, Türkiye'nin MC'de Sürekli Temsilcisi, Sivas Milletvekili, Dışişleri Komisyonu Raportörü.

SOVYET SOSYALİST CUMHURİYETLERİ BİRLİĞİ MERKEZİ YÜRÜTME KOMİTESİ:

B.Maxime LİTVİNOFF, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği Merkezi Yürütme Komitesi Üyesi, Dışişleri Halk Komiseri.

MAJESTE YUGOSLAVYA KRALI:

B.İvan SOUBBOTİTCH, Yugoslavya'nın MC'de Sürekli Temsilcisi.

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

Birinci Madde

Âkit Taraflar, Boğazlar'da denizden geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğü ilkesini kabul ederler ve doğrularlar.

Bu özgürlüğün kullanılışı bundan böyle işbu Sözleşme hükümleriyle düzenlenmiştir.

KESİM I. TİCARET GEMİLERİ

MADDE 2.

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

Bu vergilerin ya da harçların alınmasını kolaylaştırmak üzere, Boğazlar'dan geçecek ticaret gemileri, 3. maddede belirtilen istasyonun görevlilerine adlarını, uyruklularını, tonajlarını, gidecekleri yer ve nereden geldiklerini bildireceklerdir.

Kılavuzluk ve yedekçilik (römorkörcülük) isteğe bağlı kalmaktadır.

MADDE 3.

Ege Denizi'nde ya da Karadeniz'den Boğazlar'a giren her gemi, uluslararası sağlık kuralları çerçevesinde Türk yasalarıyla konulmuş olan sağlık denetimi için, Boğazlar'ın girişine yakın bir sağlık istasyonunda duracaktır. Bu denetim, bir temiz sağlık belgesi (patentesi) ya da işbu maddenin 2. fıkrasındaki hükümlerin kapsamına girmediklerini doğrulayan bir sağlık bildirisi gösteren gemiler için, gündüz ve gece, olabilen en büyük hızla yapılacak ve bu gemiler Boğazlar'dan geçişleri sırasında başka hiçbir duruş zorunda bırakılmayacaklardır.

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

MADDE 4.

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

Kılavuzluk ve yedekçilik (römorkörcülük) isteğe bağlı kalmaktadır.

MADDE 5.

Savaş zamanında, Türkiye savaşansa, Türkiye ile savaşta olan bir ülkeye bağlı olmayan ticaret gemileri, düşmana hiçbir biçimde yardım etmemek koşuluyla, Boğazlar'da geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğünden yararlanacaklardır.

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

MADDE 6.

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

Kılavuzluk, bir durumda, zorunlu kılınabilecek, ancak ücrete bağlı olmayacaktır.

MADDE 7.

"Ticaret gemileri" terimi, işbu Sözleşme'nin II. Kesiminin kapsamına girmeyen bütün gemilere uygulanır.

KESİM II. SAVAŞ GEMİLERİ

MADDE 8.

İşbu Sözleşme bakımından, savaş gemilerine ve bu gemilerin nitelikleriyle tonajlarının hesabı için uygulanacak tanımlama, işbu Sözleşme'nin II sayılı Ek'inde yer alan tanımlamadır.

MADDE 9.

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

Bir önceki fıkrada belirtilen yardımcı gemiler, öngörülen kural dışılıktan, ancak silahları: yüzer hedeflere karsı en çok 105 milimetre çapında iki toptan, hava hedeflerine karşı en çok 75 milimetre çapında iki silahtan çok değilse yararlanabileceklerdir.

MADDE 10.

Barış zamanında, hafif su üstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemiler, ister Karadeniz'e kıyıdaş olan ister olmayan Devletlere bağlı bulunsunlar, bayrakları ne olursa olsun, Boğazlar'a gündüz ve aşağıdaki 13. ve sonraki maddelerde öngörülen koşullar içinde girerlerse, hiçbir vergi ya da harç ödemeksizin, Boğazlar'dan geçiş özgürlüğünden yararlanacaklardır.

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

MADDE 11.

Karadeniz'e kıyıdaş Devletler, 14. maddenin 1. fıkrasında öngörülen tonajdan yüksek bir tonajda bulunan hattıharp gemilerinin[6] Boğazlar'dan geçirebilirler; su koşulla ki, bu gemiler Boğazlar'ı ancak tek baslarına ve en çok iki torpido[7] eşliğinde geçerler.

MADDE 12.

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

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

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

---

[6] Fransızca metinde "*batiments de ligne*", İngilizce metinde "*Capital Ships*", 1936 Türkçe çevirisinde "*hattıharp gemileri*".
[7] Fransızca metinde "*torpilleurs*", İngilizce metinde "*destroyers*", 1936 Türkçe çevirisinde "*torpido*".

MADDE 13.

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

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

Geçiş sırasında, deniz kuvvetinin komutanı, durmak zorunda olmaksızın, Çanakkale Boğazı'nın ve Karadeniz Boğazı'nın girişindeki bir işaret istasyonuna, komutası altında bulunan kuvvetin tam kuruluşunu bildirecektir.

MADDE 14.

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

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

Bununla birlikte, bir önceki fıkrada belirtilen kuvvetler dokuz gemiden çok gemi içermeyeceklerdir.

Karadeniz'e kıyıdaş olan ya da olmayan Devletlerin, 17. madde hükümleri uyarınca Boğazlar'daki bir limanı ziyaret eden gemileri bu tonaja katılmayacaktır.

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

MADDE 15.

Boğazlar'da transit olarak bulunan savaş gemileri taşımakta olabilecekleri uçakları[8]; hiçbir durumda, kullanamayacaklardır.

MADDE 16.

Boğazlar'da transit olarak bulunan savaş gemileri, avarya[9] ya da geminin teknik yönetimine bağlı olmayan bir aksaklık[10] durumları dışında, geçişleri için gerekli süreden daha uzun süre Boğazlar'dan kalamayacaklardır.

MADDE 17.

Yukarıdaki maddelerin hükümleri, herhangi bir tonajda ya da kuruluşta olan bir deniz kuvvetinin, Türk Hükümeti'nin çağrısı üzerine, Boğazlar'daki bir limana sınırlı bir süre için bir nezaket ziyaretinde bulunmasına hiçbir biçimde engel olmayacaktır. Bu kuvvet, 10., 14. ve 18. maddeler hükümleri uyarınca, Boğazlar'dan transit olarak geçmek için istenilen koşullar içinde bulunmuyorsa, Boğazlar'dan, giriş için izlediği yoldan ayrılacaktır.

MADDE 18.

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

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

b) Herhangi bir anda, Karadeniz'in en güçlü donanmasının (filosunun) tonajı işbu Sözleşme'nin imzalanması tarihinde bu denizde en güçlü olan donanmanın (filonun) tonajını en az 10.000 ton asarsa, a) paragrafında belirtilmiş olan 30.000 tonluk toplam tonaj aynı ölçüde ve en çok 45.000 tona varıncaya değin arttırılacaktır. Bu amaçla, kıyıdaş her Devlet, işbu Sözleşme'nin IV sayılı Ek'i uyarınca, Türk Hükümeti'ne, her yılın 1 Ocak ve 1 Temmuz tarihlerinde, Karadeniz'deki

---

[8] Fransızca metinde "*aéronefs*", İngilizce metinde "*aircrafts*", 1936 Türkçe çevirisinde "*hava sefineleri*".
[9] Fransızca metinde "*avarie*", İngilizce metinde "*damage*", 1936 Türkçe çevirisinde "*hasar*".
[10] Fransızca metinde "*fortune de mer*", İngilizce metinde "*peril of the sea*" 1936 Türkçe çevirisinde "*deniz arızası*".

donanmasının (filosunun) toplam tonajını bildirecektir; Türk Hükümeti de, bu bilgiyi, öteki Âkit Taraflara ve MC Genel Sekreterine ulaştıracaktır.

c) Karadeniz'e kıyıdaş olmayan Devletlerden herhangi birinin bu denizde bulundurabileceği tonaj, yukarıdaki a) ve b) paragraflarında öngörülen toplam tonajın üçte ikisiyle sınırlandırılmış olacaktır.

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

[Karadeniz'e] kıyıdaş olmayan Devletler deniz kuvvetlerinin, Karadeniz'e bundan sonraki her girişi ancak yukarıdaki a) ve b) paragraflarında öngörülen kullanılabilir toplam tonajın sınırları içinde yapılacaktır.

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

MADDE 19.

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

Bununla birlikte, savaşan herhangi bir Devletin savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçmesi yasak olacaktır; su kadar ki, işbu Sözleşme'nin 25. maddesinin uygulama alanına giren durumlarla, saldırıya uğramış bir Devlete, MC Misakı çerçevesi içinde yapılmış, bu Misak'ın 18. maddesi hükümleri uyarınca kütüğe yazılmış (tescil edilmiş) ve yayımlanmış, Türkiye'yi bağlayan bir karşılıklı yardım antlaşması gereğince yapılan yardım durumları bunun dışında kalmaktadır.

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

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

Savaşan Devletlerin savaş gemilerinin Boğazlar'da herhangi bir el koymaya[11] girişmeleri, denetleme (ziyaret) hakki[12] uygulamaları ve başka herhangi bir düşmanca eylemde bulunmaları yasaktır.

MADDE 20.

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

MADDE 21.

Türkiye kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karsısında sayarsa, Türkiye'nin, işbu Sözleşme'nin 20. maddesi hükümlerini uygulamağa hakkı olacaktır.

Yukarıdaki fıkranın Türkiye'ye tanıdığı yetkinin Türkiye'ce kullanılmasından önce Boğazlar'dan geçmiş olan, böylece bağlama limanlarından ayrılmış bulunan savaş gemileri, bu limanlara dönebileceklerdir. Bununla birlikte, şu da

---

[11] Fransızca ve İngilizce metinlerde "*capture*", 1936 Türkçe çevirisinde "*zapt ve müsadere*".
[12] Fransızca metinde "*droit de visite*", İngilizce metinde "*right of visit and search*", 1936 Türkçe çevirisinde "*muayene hakkı*".

kararlaştırılmıştır ki, Türkiye, davranışıyla işbu maddenin uygulanmasına yol açmış olabilecek Devletin gemilerini bu haktan yararlandırmayabilecektir.

Türk Hükümeti, yukarıdaki birinci fıkranın kendisine verdiği yetkiyi kullanırsa, Âkit Taraflara ve MC Genel Sekreteri'ne bu konuyla ilgili bir bildiri gönderecektir.

MC Konseyi, üçte iki çoğunlukla, Türkiye'nin böylece almış olduğu önlemlerin hakli olmadığına karar verirse ve işbu Sözleşme'nin imzacıları Âkit Tarafların çoğunluğu da aynı görüşte olursa, Türk Hükümeti, söz konusu önlemlerle, işbu Sözleşme'nin 6. maddesi uyarınca alınmış olabilecek önlemleri kaldırmayı yükümlenir.

MADDE 22.

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

KESİM III. UÇAKLAR

MADDE 23.

Sivil uçakların Akdeniz ile Karadeniz arasında geçişini sağlamak amacıyla, Türk Hükümeti, Boğazlar'ın yasak bölgeleri dışında, bu geçişe ayrılmış hava yollarını gösterecektir; sivil uçaklar, Türk Hükümeti'ne, ara sıra (tarifesiz) yapılan uçuşlar için üç gün öncesinden bir ön-bildirim ile düzenli (tarifeli) servis uçuşları için geçiş tarihlerini belirten genel bir ön-bildirimde bulunarak, bu yolları kullanabileceklerdir.

Öte yandan, Boğazlar'ın yeniden askerleştirilmiş olmasına bakılmaksızın, Türk Hükümeti, yine de Türkiye'de yürürlükte olan hava ulaşımı yönetim kuralları uyarınca, Avrupa ile Asya arasında Türk ülkesi üzerinden uçmalarına izin verilmiş olan sivil uçaklara, tam bir güvenlik içinde geçmeleri için gerekli kolaylıkları

sağlayacaktır. Bir uçuş izninin verilmiş olduğu durumlarda, Boğazlar Bölgesi'nde izlenecek yol belirli dönemlerde gösterilecektir.

KESİM IV. GENEL HÜKÜMLER

MADDE 24.

Boğazlar rejimine ilişkin 24 Temmuz 1923 tarihli Sözleşme gereğince kurulmuş olan Uluslararası Komisyonun yetkileri Türk Hükümeti'ne aktarılmıştır.

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

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

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

Türk Hükümeti, Boğazlar'da yabancı savaş gemilerinin gidiş-gelişini gösteren, ayrıca ticarete ve işbu Sözleşme'de öngörülen deniz ve hava ulaşımına yararlı bütün bilgileri kapsayan yıllık bir raporu MC Genel Sekreteri'ne ve Âkit Taraflara sunacaktır.

MADDE 25.

İşbu Sözleşme'nin hiçbir hükmü, Türkiye için ya da MC'ye üye herhangi bir başka Âkit Taraf için, MC Misakı'ndan doğan haklara ve yükümlülüklere halel vermemektedir.

KESİM V. SON HÜKÜMLER

MADDE 26.

İşbu Sözleşme olabilen en kısa süre içinde onaylanacaktır.

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

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

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

İşbu Sözleşme, bu tutmak tarihinden başlayarak yürürlüğe girecektir.

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

MADDE 27.

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

Her katılma, diplomasi yoluyla Fransa Cumhuriyeti Hükümetine, onun aracılığıyla da, bütün Âkit Taraflara bildirilecektir.

Katılma, Fransız Hükümetine yapılan bildiri tarihinden başlayarak geçerli olacaktır.

MADDE 28.

İşbu Sözleşme'nin süresi, yürürlüğe giriş tarihinden başlayarak, yirmi yıl olacaktır.

Bununla birlikte, işbu Sözleşme'nin 1. maddesinde doğrulanan geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğü ilkesinin sonsuz bir süresi olacaktır.

Sözü edilen yirmi yıllık sürenin bitiminden iki yıl önce, hiçbir Âkit Taraf, Fransız Hükümetine Sözleşme'yi sona erdirme ön-bildirimi vermemişse, işbu Sözleşme, bir sona erdirme ön-bildirimin gönderilmesinden başlayarak, iki yıl geçinceye kadar yürürlükte kalacaktır. Bu ön-bildirim, Fransız Hükümetince, Âkit Taraflara iletilecektir.

İşbu Sözleşme, işbu madde hükümlerine uygun olarak sona erdirilmiş olursa, Âkit Taraflar, yeni bir Sözleşme'nin hükümlerini saptamak üzere kendilerini bir konferansça temsil ettirmeği kabul etmektedirler.

MADDE 29.

İşbu Sözleşme'nin yürürlüğe girmesinden başlayarak her beş yıllık dönemin sona ermesinde, Âkit Taraflardan her biri, işbu Sözleşme'nin bir ya da birkaç hükmünün değiştirilmesini önerme girişiminde bulunabilecektir.

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

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

Bu öneriler üzerinde diplomasi yoluyla bir sonuca varmak olanağı bulunamazsa, Âkit Taraflar, bu konuda toplanacak bir konferansça kendilerini temsil ettireceklerdir.

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

Bu çoğunluk, Türkiye'yi de içine alarak Karadeniz kıyıdaşı Âkit Tarafların dörtte üçüncü kapsamak üzere hesaplanacaktır.

BU HÜKÜMLERE OLAN İNANÇLA, aşağıda adları yazılı Tam Yetkili Temsilciler, işbu Sözleşme'yi imzalamışlardır.

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

N.P.NİCOLAEV

Pierre NEİCOV

J.PAUL-BONCOUR

H.PONSOT

STANLEY

S.M.BRUCE

N.POLİTİS

Raoul BİBİCA-ROSETTİ

Aşağıda imzaları bulunan Japonya Temsilcileri, işbu Sözleşme hükümlerinin, "*MC Üyesi Olmayan Bir Devlet*" sıfatıyla, Japonya'nın durumunu, gerek MC Misakına göre, gerek bu Misak çerçevesi içinde yapılmış karşılıklı yardım antlaşmalarına göre, hiçbir biçimde değiştirmediğini ve Japonya'nın özellikle 19. ve 25. maddeler hükümleri içinde bu Misak ve bu antlaşmalar konusunda tam bir değerlendirme özgürlüğünü elinde tuttuğunu, Hükümetleri adına bildirirler.

N.SATO

Massa-aki HOTTA

N.TİTULESCO

Cons.CONTZESCO

V.V.PELLA

Dr.R.ARAS

Suad DAVAZ

N.MENEMENCİOGLU

Asim GÜNDÜZ

N.SADAK

Maxime LİTVİNOFF

Dr.İ.V.SOUBBOTİTCH.

EK I.

1. İşbu Sözleşme'nin 2. maddesi uyarınca alınabilecek olan vergiler ve harçlar aşağıdaki çizelgede gösterilenler olacaktır. Türk Hükümeti'nin bu vergilerde ve harçlardan kabul edebileceği indirimler, bayrak ayırımı gözetilmeksizin uygulanacaktır.

Yapılan hizmetin niteliği	Her net oylum tonilatosu(jauge nette, net register tonnage) üzerinden alınacak resim ya da harç tutarı Altın Frank[13]
Sağlık denetimi	0.075
Fenerler, ışıklı şamandıralar ve geçit şamandıraları, ya da başka şamandıralar (800 tona kadar)	0.42
Fenerler, ışıklı şamandıralar ve geçit şamandıraları, ya da başka şamandıralar (800 tonun üstünde)	0.21
Kurtarma hizmeti: Kurtarma sandallarını, palamar taşıyan füze istasyonlarını, sis düdüklerini, radyofarları ve b) paragrafına girmeyen ışıklı şamandıralarla, aynı türden başka döşemeleri (tesisleri) kapsamak üzere	0.10

2. İşbu Ek'in, 1. paragrafına ekli çizelgede belirtilen vergiler ve harçlar, Boğazlar'dan bir gidiş-dönüş geçişine uygulanacaktır (başka bir deyimle, Ege Denizi'nden Karadeniz'e bir geçiş ve Ege Denizi'ne doğru dönüş yolculuğu ya da Karadeniz'den Ege Denizi'ne Boğazlar'dan bir geçiş, bunun ardından da Karadeniz'e dönüş); bununla birlikte, bir ticaret gemisi, gidiş yolculuğu için Boğazlar'a girdiği tarihten başlayarak altı aydan çok bir süre sonra, duruma göre, Ege Denizi'ne ya da

[13] Şimdiki durumda, 100 kuruş, yaklaşık olarak 2 altın-Frans 20 santim değerindedir.

Karadeniz'e dönmek üzere Boğazlar'dan yeniden geçerse, bu gemi, bayrak ayırımı yapılmaksızın, bu vergileri ve harçları ikinci kez ödemekle yükümlü tutulabilecektir.

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

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

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

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

EK II[14]

A.STANDARD SUTAŞIRIMI (MAİMAHREÇ)[15]

1. Bir su üstü gemisinin standarda sutaşırımı [maimahreci], bütün gemi adamlarıyla, makineleri ve kazanlarıyla, denize açılmağa hazır olan ve -makinelerinin ve kazanlarının beslenmesine özgü yakıtla yedek yakıt dışında- bütün silahlarını ve her türlü cephanesini, döşemelerini [tesisatını], donatımını, gemi adamlarının koman yaşını, tatlı suyunu, çeşitli yiyeceklerini ve savaş sırasında taşıyacağı her çeşit araç ve gereçlerini ve yedek parçalarını bulunduran, yapımı tamamlanmış bir geçidinin sutaşırımıdır.

2. Bir denizaltının standart sutaşırımı, bütün gemi adamlarıyla, yürütücü makineleriyle, denize açılmağa hazır olan ve -yakıtı, yağlama yağı, tatlı suyu ve her çeşit balast suyu dışında- bütün silahlarını, her türlü cephanesini, döşemelerini [tesisatını], donatımını, gemi adamlarının kumanyasını ve savaş sırasında taşıyacağı çeşitli araç ve gereçleri ve her çeşit yedek parçalarını bulunduran (dalma sarnıçlarının suyu dışında) yapımı tamamlanmış geminin su üstündeki sutaşırımıdır.

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

B.SINIFLAR

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

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

---

[14] İşbu Ek'in metinleri, 25 Mart 1936 tarihli Londra Deniz Kuvvetleri Antlaşmasından alınmıştır.
[15] Fransızca metinde "*déplacement-type*", İngilizce metinde "*standard displacement*", 1936 Türkçe çevirisinde "*maimahreç esası*".

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

2. Uçak-gemileri[16], sutaşırımı [maimahreci] ne olursa olsun, başlıca uçak taşımak ve bu uçakları denizde harekete geçirmek için yapılmış ya da buna göre düzenlenmiş su üstü savaş gemileridir. Bir savaş gemisi başlıca uçak taşımak ve bunları denizde harekete geçirmek için yapılmamışsa ya da buna göre düzenlenmemişse, bu gemiye bir inme ya da havalanma güvertesinin konulması, bu geminin, uçak-gemisi sınıfına sokulması sonucunu vermez.

Uçak-gemileri sınıfı iki alt-sınıfa ayrılır; şöyle ki:

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

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

3. Hafif su üstü gemileri[17], uçak-gemileri, küçük savaş gemileri ya da yardımcı gemiler dışında, standart sutaşırımı [maimahreci] 10.000 tonu (10.160 metrik tonu) geçmemek üzere 100 tonun (102 metrik tonun) üstünde olan ve 203 milimetre (8 pus) çapından büyük çaplı top taşımayan su üstü savaş gemileridir.

Hafif su üstü savaş gemileri üç altı-sınıfa ayrılır; şöyle ki:

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

b)155 milimetre (6,1 pus) çapında büyük çaplı top taşımayan ve standart sutaşırımı [maimahreci] 3.000 tonun (3.048 metrik tonun) üstünde olan gemiler;

c)155 milimetre (6,1 pus) çapından büyük çaplı top taşımayan ve standart sutaşırımı [maimahreci] 3.000 tonun (3.048 metrik tonun) üstünde olmayan gemiler.

---

[16] Fransızca metinde "*batiments porte-aéronefs*", İngilizce metinde "*Aircraft-Carriers*", 1936 Türkçe çevirisinde "*Tayyare ana gemileri*".

[17] Fransızca metinde "*batiments légers de surface*", İngilizce metinde "*Light Surface Vessels*", 1936 Türkçe çevirisinde "*hafif su üstü gemileri*".

4. Denizaltılar[18], denizin yüzeyi altında gidip-gelmek üzere yapılmış bütün gemilerdir.

5. Küçük savaş gemileri[19], yardımcı gemiler dışında, standart sutaşırımı [maimahreci] 2.000 tonu (2.023 metrik tonu) geçmemek üzere, 100 tondan (102 metrik tondan) büyük olan, ancak aşağıdaki niteliklerden hiçbirini kendilerinde bulundurmayan su üstü savaş gemilerdir:

a)155 milimetre (6,1 pus) çapında büyük çaplı bir topla donatılmış olmak;

b)Torpil atmak için yapılmış ya da donatılmış bulunmak;

c)20 milden çok hız sağlamak üzere yapılmış olmak;

6. Yardımcı gemiler[20], askerî donanmaya bağlı olup, standart sutaşırımı [maimahreci] 100 tondan (102 metrik tondan) büyük olan, olağanlıkla donanma hizmetinden ya da asker taşıma ya da savaşan gemilerin kullanıldıkları hizmetten başka herhangi bir hizmette kullanılan, savaşan gemi olmak üzere yapılmamış olan ve aşağıdaki niteliklerden hiçbirini kendinde bulundurmayan su üstü gemileridir;

a)155 milimetre (6,1 pus) çapından büyük çaplı bir topla donatılmış olmak;

b)76 milimetreden (3 pustan) büyük çapta sekiz toptan çok topla donatılmış olmak;

c)Torpil atmak üzere yapılmış ya da donatılmış olmak;

d)Zırhlı kaplamalarla korunmak üzere yapılmış olmak;

e)28 mili asan bir hiza erişmek üzere yapılmış olmak;

f)Uçakları denizde harekete geçirmek üzere özellikle yapılmış ya da düzenlenmiş olmak;

g)Uçak fırlatmak için, ikiden çok araçla donatılmış bulunmak.

---

[18] Fransızca metinde "*sous-marins*", İngilizce metinde "*Submarines*", 1936 Türkçe çevirisinde "*denizaltı gemileri*".

[19] Fransızca metinde "*petis navires de combat*", İngilizce metinde "*Minor War Vessels*", 1936 Türkçe çevirisinde "*küçük muharebe gemileri*".

[20] Fransızca metinde "*batiments auxilliaires*", İngilizce metinde "*Auxilary Vessels*", 1936 Türkçe çevirisinde "*Muavin gemiler*".

C.YAŞINI DOLDURMUŞ GEMİLER

Aşağıdaki sınıflara ve alt-sınıflara giren gemiler, yapımlarından başlayarak, aşağıda sayıları gösterilen yıllar geçince, "yaşını doldurmuş"[21] sayılacaklardır:

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

[21] Fransızca metinde "*hors d'age*", İngilizce metinde "*over-age*" 1936 Türkçe çevirisinde "*yaşını doldurmuş*".

EK III.

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

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

	Tezgâha Konulma Günü	Hizmete Girme Günü	Taşırdığı Su Ölçütü	Silahları
Asama	20-X-1896	18-İİİ-1899	9.240	İVx200mm Xİİx150mm
Yakumo	1-Xİ-1898	20-Vİ-1900	9.010	İVx200mm Xİİx150mm
İwate	11-X-1898	18-İİİ-1901	9.180	İVx200mm XİVx150mm.

EK IV

1. İşbu Sözleşme'nin 18. maddesine öngörülen, Karadeniz kıyıdaşı Devletlere bağlı donanmaların toplam tonajı hesabına katılacak gemilerin sınıfları ve alt-sınıfları şunlardır:

Hattıharp gemileri:

(a) Alt-sınıfı

(b) Alt-sınıfı

Uçak-gemileri:

(a) Alt-sınıfı

(b) Alt-sınıfı

Hafif su üstü gemileri:

(a) Alt-sınıfı

(b)Alt-sınıfı

(c)Alt-sınıfı

Denizaltılar:

İşbu Sözleşme'nin II sayılı Eki'ndeki tanımlamalara göre:

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

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

PROTOKOL

Bugünkü tarihli Sözleşme'yi imza ettikleri sırada, aşağıda imzaları bulunan Tam yetkili Temsilciler, her biri kendi hükümetlerini bağlamak üzere, aşağıdaki hükümleri kabul ettiklerini bildirirler:

1. Türkiye, işbu Sözleşme'nin Başlangıç (Préambule) kesiminde tanımlandığı biçimde Boğazlar Bölgesi'ni hemen yeniden askerleştirebilecektir.

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

3. İşbu Protokol bugünkü tarihten başlayarak geçerli olacaktır.

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

N.B.NİCOLAEV

Pierre NEİCOV

J.PAUL-BONCOUR

H.PONSOT

STANLEY

S.M.BRUCE

N.POLİTİS

Raoul BİBİCA-ROSETTİ

N.SATO (ad referandum)

Massa-aki HOTTA (ad referandum)

N.TİTULESCO

Cons.CONTZESCO

V.V.PELLA

Dr.R.ARAS

Suad DAVAZ

N.MENEMENCİOGLU

Asim GÜNDÜZ

N.SADAK

Maxime LİTVİNOFF

Dr.İ.V.SOUBBOTİTCH

EK 2

DÜNYA'NIN ÖNEMLİ BOĞAZLARI[1]

	En Dar Yerinde Genişliği(NM[2])
İstanbul Boğazı	0,37 nm
Küçük Belt Boğazı	0,32 nm
Çanakkale Boğazı	0,70 nm
Messina Boğazı	1,94 nm
Sund Boğazı[3]	2,16 nm
Magellan Boğazı	2,7 nm
Cebelitarık Boğazı	7,56 nm
Büyük Belt Boğazı	8,1 nm
Singapur Boğazı	9,18 nm
Babülmendep Boğazı	9,71 nm
Dover Boğazı	17,81 nm
Bering Boğazı	18,9 nm
Malakka Boğazı	18,9 nm
Sunda Boğazı	27 nm
Otranto Boğazı	57 nm
Florida Boğazı	43,2 nm

[1] Coğrafya Atlası, Yeni Yüzyıl Gazetesi Eki, 1997, s.3.
[2] Nautical Mile_Deniz Mili. 1 NM=1852 metre.
[3] Sund, Küçük Belt ve Büyük Belt; "*Danimarka Boğazları*" olarak anılmaktadır. Toluner, **Milletlerarası Hukuk Ders…,** s.155.

DÜNYA'NIN EN ÖNEMLİ KANALLARI

	Uzunluğu(Km)	**Genişliği(m)**	**Derinliği(m)**	**Açıldığı Yıl**
Süveyş Kanalı	162	60	11	1869
Panama Kanalı	81	93	12,5	1914
Kiel Kanalı	93	102	11	1895
Korent Kanalı	6,3	25	8	1893

EK 3

Kimden: Dışişleri Bakanlığı Bimer (mdogan@mfa.gov.tr)

Kime:tolgahanalpyavuz@yahoo.com

Konu: Montrö Boğazlar Sözleşmesi Uyarınca Bildirimde Bulunulan Devletler

İlgi: Tolgahan ALPYAVUZ'un 23.02.2009 tarih ve 61322 sayılı başvurusu

TC Dışişleri Bakanlığı resmî internet sitesi bilgi edinme merkezinden ilgi ile talep etmiş olduğumuz bilgiler aşağıda sunulmuştur. Koyu harfli olan kısımlar tarafımızdan yöneltilmiş olan sorulardır. Dışişleri Bakanlığının yanıtları bu soruların hemen altlarında geçmektedir ve tarafımızdan hiçbir değişikliğe uğratılmadan aynen yayınlanmıştır.

1. Bilindiği gibi 20 Temmuz 1936 tarihli Montreux Boğazlar Sözleşmesinin taraflarından biri SSCB'dir. Fakat SSCB dağılmıştır ve Karadeniz'e kıyıdaş olarak Rusya, Ukrayna ve Gürcistan devletleri ortaya çıkmıştır. Halefiyet bağlamında bahse konu Montreux Sözleşmesinden doğan hak ve yükümlülüklere ilişkin olarak bu yeni üç devletin konumu nedir?

Sovyetler Birliğinin (SSCB) dağılmasının ardından Rusya Federasyonu ve Ukrayna, 1992 yılında Montrö Sözleşmesinin depoziteri Fransa'ya gönderdikleri ve birer örneğini ülkemize de tevdi ettikleri Notalar ile SSCB'nin halefi olarak anılan Sözleşme'nin tüm hak ve yükümlülüklerini üstlenmeye devam edeceklerini duyurmuşlardır. Gürcistan ise bugüne kadar bu yönde bir bildirimde bulunmamıştır.

EK 4

Kimden: Dışişleri Bakanlığı Bimer (mdogan@mfa.gov.tr)

Kime:tolgahanalpyavuz@yahoo.com

Konu: Montrö Boğazlar Sözleşmesi Uyarınca Bildirimde Bulunulan Devletler

İlgi: Tolgahan ALPYAVUZ'un 23.02.2009 tarih ve 61340 sayılı başvurusu

TC Dışişleri Bakanlığı resmî internet sitesi bilgi edinme merkezinden ilgi ile talep etmiş olduğumuz bilgiler aşağıda sunulmuştur. Koyu harfli olan kısımlar tarafımızdan yöneltilmiş olan sorulardır. Dışişleri Bakanlığının yanıtları bu soruların hemen altlarında geçmektedir ve tarafımızdan hiçbir değişikliğe uğratılmadan aynen yayınlanmıştır.

1. Bilindiği gibi 20 Temmuz 1936 tarihli Montreux Boğazlar Sözleşmesinin taraflarından biri Yugoslavya'dır. Fakat Yugoslavya dağılmıştır ve ortaya yeni devletler çıkmıştır: Bosna-Hersek, Sırbistan, Hırvatistan, Makedonya Cumhuriyeti, Karadağ, Slovenya ve Kosova. Halefiyet bağlamında bahsekonu Montreux Sözleşmesinden doğan hak ve yükümlülüklere ilişkin olarak bu yeni devletlerin konumu nedir?

Yugoslavya Federal Cumhuriyeti'nin dağılmasından sonra oluşan devletler ise bugüne kadar Montrö Sözleşmesine halefiyet yoluyla taraf olma yolunda herhangi bir bildirim yapmamıştır. Bu nedenle, uygulamada, Montrö Sözleşmesi ile ilgili bildirimler Rusya Federasyonu, Ukrayna, Romanya, Bulgaristan, Yunanistan, İtalya, Fransa ve İngiltere'nin Ankara'daki Büyükelçiliklerine yapılmaktadır.

EK 5

Kimden: Dışişleri Bakanlığı Bimer" <db_bimer14@mfa.gov.tr

Kime:tolgahanalpyavuz@yahoo.com

Konu: Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Feshi ve Değiştirilmesi

İlgi: Tolgahan ALPYAVUZ'un 27.03.2009 tarih ve 100064 sayılı başvurusu

TC Dışişleri Bakanlığı resmî internet sitesi bilgi edinme merkezinden ilgi ile talep etmiş olduğumuz bilgiler aşağıda sunulmuştur. Koyu harfli olan kısımlar tarafımızdan yöneltilmiş olan sorulardır. Dışişleri Bakanlığının yanıtları bu soruların hemen altlarında geçmektedir ve tarafımızdan hiçbir değişikliğe uğratılmadan aynen yayınlanmıştır.

1. Taraf olduğumuz 1936 Montreux (Montrö) Boğazlar Sözleşmesi'nin feshi ve değiştirilmesi esasları sırasıyla aynı Sözleşme'nin Md.28. ve Md.29'u ile tespit edilmiştir.

2. Buna göre Taraf devletlerce bugüne kadar yapılmış olan herhangi bir fesih veya değişiklik talebi mevcut mudur?

Hayır

EK 6

Kimden: Dışişleri Bakanlığı Bimer" <db_bimer14@mfa.gov.tr

Kime:tolgahanalpyavuz@yahoo.com

Konu: Montrö Boğazlar Sözleşmesi Uyarınca Denizaltıların Türk Boğazları'ndan Geçişi

İlgi: Tolgahan ALPYAVUZ'un 27.03.2009 tarih ve 100053 sayılı başvurusu

TC Dışişleri Bakanlığı resmî internet sitesi bilgi edinme merkezinden ilgi ile talep etmiş olduğumuz bilgiler aşağıda sunulmuştur. Koyu harfli olan kısımlar tarafımızdan yöneltilmiş olan sorulardır. Dışişleri Bakanlığının yanıtları bu soruların hemen altlarında geçmektedir ve tarafımızdan hiçbir değişikliğe uğratılmadan aynen yayınlanmıştır.

1. Taraf olduğumuz 1936 Montreux (Montrö) Boğazlar Sözleşmesi Md.12; "Karadeniz'e kıyıdaş Devletler, bu deniz dışında yaptırdıkları ya da satın aldıkları denizaltılarını, tezgâha koyuştan ya da satın alıştan Türkiye'ye vaktinde haber verilmişse, deniz üslerine katılmak üzere Boğazlardan geçirme hakkına sahip olacaklardır. Sözü edilen Devletlerin denizaltıları, bu konuda Türkiye'ye ayrıntılı bilgiler vaktinde verilmek koşuluyla, bu deniz dışındaki tezgâhlarda onarılmak üzere de Boğazlardan geçebileceklerdir." demektedir.

2. Bu kapsamda;

a. Denizaltıların Türk Boğazları'ndan geçişine ilişkin olarak, bu güne kadar bir bildirim yapılmış mıdır?

Bilgi Edinme Hakkı Kanunu'nun 16ncı maddesi kapsamında bu konuda bilgi verilememektedir.

b. Gerçekleşen veya belli bir süre sonra (halihazırda Karadeniz dışında inşaa safhasında olan, satın alınmış olan veya onarılmakta olan) gerçekleşmesi beklenen denizaltı geçişi var mıdır?

Bilgi Edinme Hakkı Kanunu'nun 16ncı maddesi kapsamında bu konuda bilgi verilememektedir.

c. Bildirimi ne zaman yapmışlardır?

Bilgi Edinme Hakkı Kanunu'nun 16ncı maddesi kapsamında bu konuda bilgi verilememektedir.

EK 7

Kimden: Dışişleri Bakanlığı Bimer" <db_bimer14@mfa.gov.tr

Kime:tolgahanalpyavuz@yahoo.com

Konu: Montrö Boğazlar Sözleşmesi Uyarınca TC Hükümetine Bildirilmesi Gereken Karadeniz'deki En Büyük Donanmanın Toplam Tonajı

İlgi: Tolgahan ALPYAVUZ'un 27.03.2009 tarih ve 100027 sayılı başvurusu

TC Dışişleri Bakanlığı resmî internet sitesi bilgi edinme merkezinden ilgi ile talep etmiş olduğumuz bilgiler aşağıda sunulmuştur. Koyu harfli olan kısımlar tarafımızdan yöneltilmiş olan sorulardır. Dışişleri Bakanlığının yanıtları bu soruların hemen altlarında geçmektedir ve tarafımızdan hiçbir değişikliğe uğratılmadan aynen yayınlanmıştır.

1. Taraf olduğumuz 1936 Montreux (Montrö) Boğazlar Sözleşmesi Md.18-1.b.; "...Bu amaçla, kıyıdaş her Devlet, işbu Sözleşmenin IV şayili Ek'i uyarınca, Türk Hükümeti'ne, her yılın 1 Ocak ve 1 Temmuz tarihlerinde, Karadeniz'deki donanmasının (filosunun) toplam tonajını bildirecektir; Türk Hükümeti de, bu bilgiyi, öteki Âkit Taraflara ve MC Genel Sekreteri'ne ulaştıracaktır." demektedir.

2. Bu kapsamda;

a. Karadeniz'deki en büyük filonun toplam tonajı nedir? Hangi devlete aittir?

Ocak 2009 itibariyle 56320 ton ile Rusya Federasyonu

b. Malumları olduğu üzere MC Teşkilatı'nın Nisan 1946'da varlığını sona erdirmiş olması karşısında; Türk Hükümeti bu bilgileri BM Genel Sekreteri'ne ulaştırmakta mıdır?

BM'e tonaj bildirimi yapılmamaktadır.

EK 8

Kimden: Dışişleri Bakanlığı Bimer" <db_bimer14@mfa.gov.tr

Kime:tolgahanalpyavuz@yahoo.com

Konu: Montrö Boğazlar Sözleşmesi Uyarınca Savaş Gemilerinin Türk Boğazları'ndan Geçişinde Toplanan İstatistiki Bilgiler

İlgi: Tolgahan ALPYAVUZ'un 27.03.2009 tarih ve 100121 sayılı başvurusu

TC Dışişleri Bakanlığı resmî internet sitesi bilgi edinme merkezinden ilgi ile talep etmiş olduğumuz bilgiler aşağıda sunulmuştur. Koyu harfli olan kısımlar tarafımızdan yöneltilmiş olan sorulardır. Dışişleri Bakanlığı'nın yanıtları bu soruların hemen altlarında geçmektedir ve tarafımızdan hiçbir değişikliğe uğratılmadan aynen yayınlanmıştır.

1. Taraf olduğumuz 1936 Montreux(Montrö) Boğazlar Sözleşmesi Md.24; "Boğazlar rejimine ilişkin 24 Temmuz 1923 tarihli Sözleşme gereğince kurulmuş olan Uluslararası Komisyonun yetkileri Türk Hükümeti'ne aktarılmıştır. Türk Hükümeti, 11., 12., 14. ve 18. maddelerin uygulanmasına ilişkin istatistikleri toplamayı ve gerekli bilgileri vermeyi yükümlenir. Türk Hükümeti, işbu Sözleşmenin, savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişine ilişkin her hükmünün yürütülmesine göz kulak olacaktır. ... Türk Hükümeti, Boğazlar'da yabancı savaş gemilerinin gidiş-gelişini gösteren, ayrıca ticarete ve işbu Sözleşme'de öngörülen deniz ve hava ulaşımına yararlı bütün bilgileri kapsayan yıllık bir raporu MC Genel Sekreteri'ne ve Âkit Taraflara sunacaktır." demektedir.

2. Bu kapsamda;

a. Türk Boğazları'ndan geçişe ilişkin istatistikleri hangi devlet kuruluşu toplamaktadır?

Ticari gemi geçişleriyle ilgili istatistikler: Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü

Savaş gemileriyle ilgili istatistikler: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı

b. Sadece geçişi yapacak devletin tarafımıza yapmış olduğu önbildirim mi esas alınmakta? Yoksa Türk Boğazları bölgesinde yapılan, gerek pozitif (Görerek) kontrol ve gerekse de boğaz girişlerinde geçişi yapacak olan Deniz Kuvvetinin Komutanı tarafından verilen raporlar mı esas alınmaktadır?

Esasen Türk Boğazlar'ından geçişe ilişkin olarak ilgili Büyükelçiliğin yaptığı önbildirim esas alınmakta olup, ihtiyaten Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tarafından hazırlanan Yıllık Deklareli Gemi Geçişleri Analiz Raporu ile karşılaştırma yapılmaktadır.

c. Önbildirim bilgileri ile fiilen geçiş yapan kuvvetin bilgileri arasında karşılaştırma yapılmakta mıdır?

Evet.

Yapılan karşılaştırma neticesinde günümüze kadar yaşanmış olan çelişkili durumlar söz konusu mudur?

Genel olarak hayır.

ç. Yukarıda içeriği verilen aynı maddenin son fıkrası uyarınca, Türk Hükümeti tarafından gönderilmesi kararlaştırılan yıllık raporlar hangi tarihte gönderilmektedir?

Takip eden bir sonraki yıl içerisinde.

MC'nin Nisan 1946'da varlığına son vermesi karşısında BM Genel Sekreterine bu bildirim yapılmakta mıdır?

Evet.

d. Türk Hükümeti tarafından gönderilen bu raporlardan en sonuncusunu tarafıma göndermeniz mümkün müdür? (yukarıdaki adrese kargoyla gönderilebilmesi halinde kargo ücreti tarafımdan ödenmek koşuluyla veya faks çekilebilmesi halinde tarafımdan verilecek faks numarasına veya bilgisayara taratarak e-posta yoluyla);

Şahıslara rapor verilmemektedir, ancak, yıllık raporun üniversitelere de dağıtımı yapılmakta olup, İstanbul Üniversitesinden temin edilebileceği akla gelmektedir.

e. Boğazları'ndan günümüze kadar geçiş yapmış olan savaş gemilerinin ülkeler bazında yıllık istatistiki bilgileri nelerdir?

Bilgi Edinme Hakkı Kanunu'nun 16ncı maddesi kapsamında bu konuda bilgi verilememektedir.

EK 9

1982 BMDHS'inin Transit Geçiş Rejimi Ve Zararsız Geçiş Rejimine İlişkin Maddeleri

KISIM III- MİLLETLERARASI SEYRÜSEFER İÇİN KULLANILAN BOĞAZLAR

BÖLÜM 2- TRANSİT GEÇİŞ

Madde 37 : Bu bölümün uygulanma alanı İşbu bölüm, açık denizin veya bir münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya bir münhasır ekonomik bölgenin diğer bölümü arasında uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlara uygulanır.

Madde 38: Transit geçiş hakkı

1- 37. maddede öngörülen boğazlarda bütün gemiler ve uçaklar bir engelleme olmaksızın transit geçiş hakkından yararlanırlar; ancak, transit geçiş hakkı bir devletin kıtası ile bu devlete ait bir ada arasında kalan boğazlarda, eğer adanın açık deniz tarafında veya bir münhasır ekonomik bölgede seyrüsefer ve hidrografik özellikler bakımından eşit uygunlukta başka bir yol mevcutsa uygulanmayacaktır.

2- "Transit geçiş"den, işbu Kısma uygun olarak yalnızca açık denizin bir parçasından veya münhasır ekonomik bölgeden, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bir parçasına boğazdan devamlı ve hızlı bir geçiş amacıyla seyrüsefer ve bu saha üzerinde uçuş serbestisinin kullanılması anlaşılır. Bununla beraber, devletin ülkesine giriş şartları saklı kalmak üzere, geçişin devamlılığına ve hızlılığına ilişkin zorunluluk, boğaza kıyıdaş bir devletin ülkesine girmek, ülkeyi terketmek veya ülkeden yeniden hareket etmek amacıyla boğazdan geçişi engellemez.

3- Boğazlar'dan transit geçiş hakkının kullanılmasına ilişkin olmayan her faaliyet, işbu Sözleşme'nin uygulanabilir diğer hükümlerine tabidir.

Madde 39 : Transit geçiş sırasında gemilerin ve uçakların yükümlülükleri

1- Transit geçiş hakkının kullanılmasında, gemiler ve uçaklar:

a) Boğazı hiç gecikmesiz katedecekler veya üzerinden uçacaklardır;

b) Boğaza kıyıdaş olan devletlerin egemenliklerine, toprak bütünlüklerine veya siyasi bağımsızlıklarına karşı tehdit veya kuvvete başvurmaktan veya Birleşmiş Milletler Şartı'nda belirtilen uluslararası hukuk ilkelerine aykırı davranışlardan kaçınacaklardır;

c) Zaruret hali veya yardım gerektiren durumlar hariç olmak üzere, normal seyrüsefer usulleri uyarınca, sürekli ve hızlı bir geçişin gerektirdiği faaliyetlerin dışında her türlü faaliyetten kaçınacaklardır.

2- Transit geçiş halindeki gemiler:

a) Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları da dahil olmak üzere, denizde güvenlikle ilgili olarak genellikle kabul edilmiş uluslararası kurallara, usullere ve uygulamalara;

b) Gemilerin sebep olduğu kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması ile ilgili olarak genellikle kabul edilmiş uluslararası kurallara, usullere ve uygulamalara, uygun davranacaklardır.

3- Transit geçiş halindeki uçaklar:

a) Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü tarafından kabul edilen ve sivil uçaklara uygulanabilen havacılık kurallarına uyacaklardır; devlet uçakları bu kurallarda öngörülen güvenlik tedbirlerine normal olarak uygun hareket ederler ve seyir güvenliğini her zaman gerektiği biçimde gözönünde bulundururlar.

b) Sürekli olarak, hava trafiğinin kontrolü amacıyla uluslararası alanda yetkili kılınan makamın kendilerine tahsis ettiği radyo frekansını veya uluslararası tehlike radyo frekansını kollayacaklardır.

Madde 40 : Araştırma ve Hidrografik

Transit geçiş sırasında denize ilişkin bilimsel araştırmalar yapmaya veya hidrografik ölçümler almaya tahsis edilenler de dahil olmak üzere, yabancı gemiler, boğaza kıyısı olan devletlerin önceden izni olmaksızın araştırmalar veya ölçümler yapamazlar.

Madde 41 : Uluslararası seyrüsefere açık boğazlarda gidiş-geliş yolları ve trafik ayırım şemaları

1- İşbu Kısım hükümlerine uygun olarak, boğazlara kıyısı olan devletler, boğazlarda gemilerin güvenliğinin gerektirdiği durumlarda, gidiş-geliş yolları tespit edebilir ve trafik ayırım şemalarına uyulmasını isteyebilirler.

2- Bu devletler, şartlar gerektirdiği takdirde ve yeterli ölçüde duyuru yaptıktan sonra, daha önce tespit ettikleri veya uyulmasını istedikleri herhangi bir gidiş-geliş yolu veya trafik ayırım şeması yerine, yeni gidiş-geliş yolları tespit edebilir veya yeni trafik ayırım şemalarına uyulmasını isteyebilirler.

3- Gidiş-geliş yolları ve trafik ayırım şemaları, genel olarak kabul görmüş uluslararası kurallara uygun olacaktır.

4- Gidiş-geliş yollarını veya bunların yerine yenilerini tespit etmeden veya trafik ayırım şemalarına veya bunların yerine yenilerine uyulmasını istemeden önce, boğazlara kıyısı olan devletler, tekliflerini, onaylamak üzere, yetkili uluslararası kuruluşa sunacaklardır. Bu kuruluş, ancak kıyıdaş Devletlerle üzerinde uyuşmaya varılan gidiş-geliş yollarını ve trafik ayırım şemalarını onaylayabilir; bu devletler, ancak bundan sonra, yolları tesbit edebilirler, şemalara uyulmasını isteyebilirler veya yerlerine yenilerini ikame edebilirler.

5- Bir boğazda iki veya daha fazla devletin sularını ilgilendiren alanda gidiş-geliş yollarının veya trafik ayırım şemalarının tespiti teklif edildiğinde, ilgili devletler yetkili uluslararası kuruluş ile danışmalarda bulunarak tekliflerini yapmak üzere işbirliğinde bulunacaklardır.

6- Boğazlara kıyısı olan devletler, gereken şekilde ilan edecekleri deniz haritalarında tespit ettikleri bütün gidiş-geliş yollarını veya uyulmasını istedikleri bütün trafik şemalarını açık bir şekilde belirteceklerdir.

7- Transit geçiş sırasında gemiler işbu maddeye uygun olarak tespit edilen gidiş-geliş yollarına ve trafik ayırım şemalarına uyacaklardır.

Madde 42 : Boğazlara kıyısı olan devletlerin transit geçişe ilişkin kanun ve kuralları

1- İşbu Bölüm hükümleri saklı kalmak üzere, bir boğaza kıyısı olan devletler, boğazdan transit geçişle ilgili olarak, aşağıdaki hususların herhangi birine veya bütününe ilişkin kanun ve kurallar kabul edebilirler.

a) 41. maddede öngörüldüğü şekilde, seyrüsefer güvenliği ve deniz trafiğinin düzenlenmesi;

b) Boğaza petrol ve yağ, petrol ve yağ atıkları ve diğer zararlı maddelerin atılmasına ilişkin uluslararası uygulanabilir kurallara yürürlük kazandırarak, kirlenmenin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması;

c) Balıkçı gemileri ile ilgili olarak, balıkçılık vinçlerinin kullanımı da dahil olmak üzere, balık avIama yasağı;

d) Kıyısı olan devletlerin gümrük, maliye, sağlık ve muhaceret konularındaki kanun ve kurallarına aykırı olarak mal ve kişilerin gemiden çıkartılması veya gemiye alınması.

2- Bu çeşit kanun veya kurallar yabancı gemiler arasında hukuki veya fiili herhangi bir ayırım yapmayacağı gibi, bunların uygulanmalarının da, işbu bölümde tarif edildiği şekildeki transit geçiş hakkının kullanımını engelleyici, kısıtlayıcı veya bozucu sonuçları olmayacaktır.

3- Kıyıdaş devletler bu kanun ve kuralları gerektiği şekilde ilan edeceklerdir.

4- Boğazdan transit geçiş hakkını kullanan yabancı gemiler bu kanun ve kurallara uyacaklardır.

5- Egemenlikten doğan bağışıklıktan yararlanan bir geminin veya bir uçağın bu kanun ve kurallara veya işbu Kısım hükümlerine aykırı davranması halinde, geminin bayrağını taşıdığı devlet veya uçağın tescil edildiği devlet, bu ihlal sonucunda kıyıdaş devletler için ortaya çıkacak her türlü kayıp ve her türlü zararlardan dolayı uluslararası sorumluluğu yüklenecektir.

Madde 43 : Güvenlik tesisleri, seyrüsefer yardımcıları ve diğer gereçler ve kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması

Bir boğazı kullanan devletler ile boğaza kıyısı olan devletler, anlaşarak, aşağıdaki hususlarda işbirliği yapmalıdırlar:

a) Boğazda gerekli güvenlik tesisleri ve seyrüsefer yardımcıları ile uluslararası seyrüseferi kolaylaştıracak diğer tesislerin kurulması ve bakımı; ve

b) Gemilerin sebep olduğu kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması.

Madde 44 : Boğazlara kıyısı olan devletlerin yükümlülükleri

Boğazlara kıyısı olan devletler transit geçişi engellemeyecekler ve boğazdaki seyrüsefer veya boğaz üzerinde uçuşla ilgili olup, bilgileri dahilinde bulunan her türlü tehlikeyi uygun şekilde ilan edeceklerdir.

Transit geçiş hakkının kullanılması geçici bir süre için durdurulamayacaktır.

BÖLÜM 3 ZARARSIZ GEÇİŞ

Madde 45: Zararsız geçiş

1- II. Kısmın 3. Bölümünde öngörülen zararsız geçiş rejimi uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlardan:

a) 38. maddenin 1. paragrafı dolayısıyla transit geçiş rejiminin uygulanma alanı dışında bırakılan; ve

b) Bir devletin karasularını açık denizin bir kısmına veya diğer bir devletin münhasır ekonomik bölgesine bağlayan boğazlara uygulanacaktır.

2- Bu boğazlarda zararsız geçiş hakkının kullanılması geçici bir süre için durdurulamayacaktır

KISIM II- KARASULARI VE BİTİŞİK BÖLGE

BÖLÜM 3- KARASULARINDA ZARARSIZ GEÇİŞ

ALT BÖLÜM A

BÜTÜN GEMİLERE UYGULANABİLECEK KURALLAR

Madde17 : Zararsız geçiş hakkı

İşbu SözIeşme hükümleri saklı kalmak üzere, sahili bulunsun veya bulunmasın, bütün devletlerin gemileri, karasularından zararsız geçiş hakkından yararlanırlar.

Madde 18 : "Geçiş" teriminin anlamı

1- Geçiş, sahildar devletin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar

a) Karasularını, iç sulara girmeksizin veya iç sular dışında bir demirleme yerinde veya bir liman tesisinde durmaksızın kat'etmek;

b) İç sulara girmek veya bu suları terk etmek veya bu nitelikteki bir demirleme yerinde veya liman tesisinde durmak veya buraları terketmek.

2- Geçiş sürekli ve çabuk olacaktır. Bununla beraber, durma ve demirleme sadece seyrüseferin olağan olaylarından olduğu veya mücbir sebep veya yardım ihtiyacı nedeniyle zorunlu olduğu veya tehlike veya yardım ihtiyacı içinde bulunan kişilere, gemilere veya uçaklara yardım götürülmesi amacıyla olduğu takdirde, geçiş durma ve demirlemeyi de içerir.

Madde 19 : "Zararsız geçiş" deyiminin anlamı

1- Geçiş, sahildar devletin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar vermedikçe zararsızdır. Geçiş işbu Sözleşme'nin hükümlerine ve uluslararası hukukun diğer kurallarına uygun şekilde gerekleştirilecektir.

2- Yabancı bir geminin geçişi eğer bu gemi karasuları içerisinde aşağıdaki faaliyetlerden herhangi birinde bulunursa, sahildar devletin barışına düzenine veya güvenliğine zarar vermiş sayılacaktır.

a) Sahildar devletin egemenliğine, toprak bütünlüğüne veya siyasi bağımsızlığına karşı tehdide veya kuvvete baş vurulması veya Birleşmiş Milletler Şartı'nda belirtilen uluslararası hukuk ilkelerine aykırı diğer herhangi bir davranışta bulunulması;

b) Herhangi bir tip silahla deneme veya manevralar yapılması;

c) Sahildar devletin savunmasına veya güvenliğine zarar verecek şekilde bilgi toplanması;

d) Sahildar devletin savunmasına veya güvenliğine zarar vermeyi amaçlayan her türlü propagandada bulunulması;

e) Her türlü uçağın uçurulması, güverteye indirilmesi veya gemiye alınması;

f) Her türlü askerî makinaların uçurulması, güverteye indirilmesi veya gemiye alınması;

g) Sahildar devletin gümrük, maliye, sağlık veya muhaceret konularındaki kanun ve kurallarına aykırı bir şekilde mal, para veya kişilerin gemiye alınması veya gemiden çıkartılması;

h) İşbu Sözleşmeye aykırı olarak, bilerek ve isteyerek ağır kirlenmeye sebebiyet veren fiillerde bulunulması;

i) Balık avlama faaliyetlerinde bulunulması;

j) Araştırma veya ölçüm faaliyetlerinde bulunulması;

k) Sahildar devletin herhangi bir haberleşme sisteminin veya diğer herhangi bir deniz teçhizat veya tesisinin işleyişini engelleyecek her türlü faaliyette bulunulması;

l) Geçişle doğrudan ilgisi bulunmayan diğer her çeşit faaliyette bulunulması.

Madde 20 : Denizaltılar ve diğer sualtı araçları

Karasularında, denizaltılar ve diğer sualtı araçları su üstünden seyretmek ve bayraklarını çekmek zorundadırlar.

Madde 21 : Sahildar devletin zararsız geçişe ilişkin kanun ve kuralları

1- Sahildar devlet işbu hükümlerine ve uluslararası hukukun diğer kurallarına uygun olarak, kendi karasularından zararsız geçişe ilişkin ve aşağıdaki hususları kapsayan kanun ve kurallar kabul edebilir:

a) Seyrüsefer güvenliği ve deniz trafiğinin düzenlenmesi;

b) Deniz seyrüsefer yardımcıları ve sistemlerinin ve diğer teçhizat veya tesislerinin korunması;

c) Denizaltı kablolarının ve petrol borularının korunması;

d) Denizin canlı kaynaklarının muhafazası;

e) Sahildar devletin balıkçılığa ilişkin kanun ve kurallara aykırı davranışların önlenmesi;

f) Sahildar devletin çevre alanlarının muhafazası ve kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması;

g) Denize ilişkin bilimsel araştırmalar ve hidrografik ölçümler yapılması;

h) Sahildar devletin gümrük, maliye, sağlık veya muhaceret konularındaki kanun ve kurallarına aykırı davranışların önlenmesi;

2- Bu kanun ve kurallar yabancı gemilerin çizimlerine, inşasına veya donatım ve denize elverişliliğine uygulanmayacaktır; meğer ki bunlar genel kabul görmüş uluslararası kural ve normlara ilişkin olsun.

3- Sahildar devlet bu kanun ve kuralları gereken şekilde duyuracaktır.

4- Karasularından zararsız geçiş hakkını kullanan yabancı gemiler, bu kanun ve kurallara olduğu gibi, denizde çatışmayı önlemeye ilişkin olup, genel kabul görmüş bütün uluslararası kurallara uyacaklardır.

Madde 22 : Karasularında gidiş geliş yolları ve trafik ayırım şemaları

1- Seyrüsefer güvenliği gerektirdiği taktirde sahildar devlet, kendi karasularında zararsız geçiş hakkını kullanan yabancı gemilerden, kendisinin belirlemiş olduğu ulaşım yollarını kullanmalarını ve gemilerin geçişlerinin düzenlenmesi amacıyla kendisi tarafından öngörülen trafik ayırım şemalarına uymalarını talep edebilir.

2- Özellikler, tankerlerden, nükleer güçte çalışan gemilerden ve radyoaktif maddeleri veya özü itibariyle tehlikeli veya zararlı diğer maddeleri taşıyan gemilerde, sadece bu ulaşım yollarını kullanmaları talep edilebilir.

3- Sahildar devlet işbu madde uyarınca ulaşım yollarını tespit ederken ve trafik ayırım şemalarını düzenlerken, aşağıdaki hususları gözönünde bulunduracaktır:

a) Yetkili uluslararası Kuruluşun tavsiyeleri;

b) Uluslararası deniz seyrüseferinde geleneksel şekilde kullanılan bütün dar su yolları;

c) Bazı gemilerin ve dar su yollarının özel nitelikleri;

d) Trafik yoğunluğu.

4- Sahildar devlet, bu ulaşım yollarını ve bu trafik ayırım şemalarını, gerekli şekilde yayınlayıp duyuracağı deniz haritalarında açıkça belirtecektir.

Madde 23 : Nükleer güçle çalışan yabancı gemiler ve radyoaktif maddeler veya özü itibariyle tehlikeli veya zararlı diğer maddeler taşıyan gemiler

Yabancı gemilerden nükleer güçle çalışanlar ile aynı şekil radyoaktif maddeleri veya özü itibariyle tehlikeli veya zararlı diğer maddeleri taşıyanlar karasularından zararsız geçiş hakkını kullanırlarken bu gemiler için uluslararası anlaşmalarda öngörülen belgeleri bulundururlar ve özel tedbirleri alırlar.

Madde 24 : Sahildar devletin yükümlülükleri

1- Sahildar devlet, işbu Sözleşme'de öngörülen haller dışında, karasularından yabancı gemilerin zararsız geçişlerine engel olmayacaktır. Özellikle, işbu Sözleşme'yi

veya işbu Sözleşmeye uygun olarak kabul edilmiş herhangi bir kanun veya herhangi bir kuralı uygularken, sahildar devlet aşağıdaki davranışlardan kaçınacaktır.

a) Yabancı gemilere, bunların zararsız geçiş haklarını kullanmalarını engelleyecek veya kısıtlayacak yükümlülükler getirmek;

b) Belirli bir devletin gemilerine veya belirli bir devletten veya devlete veyahut da belirli devlet hesabına yük taşıyan gemilere karşı hukuki veya fiili ayrım yapmak.

2- Sahildar devlet, karasularında seyrüsefere ilişkin bilgisi dahilindeki her türlü tehlikeyi uygun şekilde duyuracaktır.

Madde 25 : Sahildar Devletin koruma hakları

1- Sahildar devlet, karasularında zararsız olmayan her türlü geçişi engellemek için gerekli tedbirleri alabilir.

2- Sahildar devlet, keza iç sulara veya bu sular dışındaki bir liman tesisine giden gemilere ilişkin olarak, bu gemilerin bu sulara veya bu liman tesisine girişlerinin tâbi olacağı şartların ihlalini önlemek üzere gereken tedbirleri almak hakkına sahiptir.

3- Sahildar devlet, yabancı gemiler arasında hukuki veya fiili hiç bir ayrım yapmaksızın, karasularının belirli bölgelerinde, atış talimleri yapmak da dahil olmak üzere, eğer güvenliği için gerekli ise, zararsız geçişi geçici olarak durdurabilir. Bu durdurma, ancak gereken şekilde duyurulduktan sonra yürürlüğe konacaktır.

Madde 26 : Yabancı gemilerden alınabilecek rüsumlar

1- Yabancı gemilerden sadece karasularından geçmeleri sebebiyle herhangi bir rüsum alınamaz.

2- Karasularından geçen bir yabancı gemiden ancak bu gemiye yapılan özel hizmetler karşılığında rüsum alınabilir. İşbu resimler herhangi bir ayırım gözetmeksizin tahsil edilir.

ALT BÖLÜM B

TİCARET GEMİLERİNE VE TİCARİ AMAÇLARLA KULLANILAN DEVLET GEMİLERİNE UYGULANABİLECEK KURALLAR

Madde 27 : Yabancı bir gemide cezai yargı yetkisi

1- Karasularından geçen yabancı gemide, geçiş sırasında işlenmiş bir suçtan ötürü bir şahsın tutuklanması veya bir soruşturmada bulunulması amacıyla sahildar devlet aşağıdaki durumlar dışına cezai yargı yetkisini kullanmamalıdır:

a) eğer suçun sonuçları sahildar devlete uzanıyorsa;

b) eğer suç ülkenin barışını veya karasularında düzeni bozacak nitelikte ise;

c) eğer yerel makamların yardımı gemi kaptanı veya geminin bayrağını taşıdığı devletin bir diplomasi ajanı veya konsolosluk memuru tarafından talep edilmiş ise; veya

d) eğer bu tedbirler uyuşturucu maddelerin veya uyuşturucu ilaçların gayri meşru trafiğinin önlenmesi için gerekli ise;

2- 1. paragraf hükümleri, sahildar devletin, iç sulardan gelerek karasularından geçen bir yabancı gemide tutuklamalarda bulunmak veya soruşturma yapmak için kanunlarında öngörülen bütün tedbirleri almak hakkına halel getirmez.

3- 1. ve 2. paragraflarda öngörülen hallerde sahildar devlet kaptan talep ettiği takdirde, herhangi bir tedbir almadan önce geminin bayrağını taşıdığı devletin bir diplomasi ajanını veya bir konsolosluk memurunu bundan haberdar edecek ve bu ajan veya memur ile gemi mürettebatı arasındaki teması kolaylaştıracaktır. Bununla beraber, acil durumla da bu haber verme, tedbirler uygulanırken yapılabilir.

4- Yerel makamlar tutuklamanın uygun olup, olmadığını veya nasıl yapılacağını incelerken, seyrüsefer gereklerini de gerektiği şekilde gözönünde bulundururlar.

5- XII. Kısmın uygulanması veya V. Kısma uygun olarak kabul edilmiş kanun ve kuralların ihlali halleri hariç olmak üzere; sahildar devlet, karasularından geçen yabancı bir gemide, eğer gemi yabancı bir limandan gelip iç sulara girmeksizin sadece

karasularından geçmekte ise, geminin karasularına girmesinden önce işlenmiş bir suç dolayısıyla tutuklama veya soruşturma yapmak için hiç bir tedbir alamaz.

Madde 28 : Yabancı gemilere ilişkin hukuki yargı yetkisi

1- Sahildar devlet, karasularından geçen bir yabancı gemiyi, gemide bulunan bir kişi hakkında hukuki yargı yetkisini kullanmak üzere ne durdurmalı, ne de yolundan çevirmelidir.

2- Sahildar devlet, bu gemi hakkında özel hukuk alanında icrai veya ihtiyati tedbirleri, bu tedbirler ancak bizzat geminin sahildar devletin sularından geçişi sırasında veya geçiş sebebiyle yüklendiği yükümlülüklere veya tâbi olduğu sorumluluklara ilişkin ise, alabilir.

3- 2. Paragraf hükmü, iç suları terkettikten sonra karasularında duran veya karasularından geçen bir yabancı gemi hakkında sahildar devletin kendi kanunlarında öngörülen özel hukuka ilişkin icrai ve ihtiyati tedbirler almak hakkına halel getirmez.

ALT BÖLÜM C

SAVAŞ GEMİLERİNE VE TİCARİ OLMAYAN AMAÇLARLA KULLANILAN DİĞER DEVLET GEMİLERİNE UYGULANABİLECEK KURALLAR

Madde 29 : "Savaş Gemisi"nin tanımı

İşbu Sözleşme'nin amaçları uyarınca "savaş gemisi"nden, bir devletin silahlı kuvvetlerine ait olan ve kendi tabiyetindeki askerî gemilerin açık dış işaretlerini taşıyan, bu devletin hizmetinde ve adı subaylar listesinde veya eşit bir belgede kayıtlı bulunan bir deniz subayının kumandası altında bulunan ve mürettebatı askerî disiplin kurallarına tâbi olan gemi anlaşılır.

Madde 30 : Bir savaş gemisinin sahildar devletin kanun ve kurallarına uymaması

Bir savaş gemisinin sahildar devletin karasularından geçişe ilişkin kanunlarına ve kurallarına uymaması ve bunlara uyması konusunda kendisine yapılan talebi dikkate

almaması halinde, sahildar devlet bu geminin derhal karasularını terk etmesini isteyebilir.

Madde 31: Bir savaş gemisinin veya ticari bir devlet gemisinin fiilinden dolayı bayrak devletinin sorumluluğu

Bayrak devleti, bir savaş gemisinin veya ticari amaçlar dışında kullanılan diğer herhangi bir devlet gemisinin, sahildar devletin karasularından geçişe ilişkin kanun ve kurallarına veya işbu Sözleşme hükümlerine veya diğer uluslararası hukuk kurallarına uymaması sonucu sahildar devletin maruz kaldığı her türlü kayıp ve zarardan dolayı uluslararası sorumluluğu yüklenecektir.

Madde 32 : Savaş gemilerinin ve ticari olmayan amaçlarla kullanılan diğer devlet gemilerinin dokunulmazlıkları

Alt-Bölüm A'da ve 30. ve 31. maddelerde öngörülen istisnâlar saklı kalmak şartıyle, işbu Sözleşme'nin hiç bir hükmü, savaş gemilerinin ve ticari amaçlar dışında kullanılan diğer devlet gemilerinin dokunulmazlıklarına halel getirmez.

EK 10

MÜNFESİH LOZAN BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ'NİN(24 Temmuz 1923) BOĞAZLAR KOMİSYONU'NA İLİŞKİN MADDELERİ[4]

Madde 10

İstanbul'da, 12. maddede açıklandığı biçimde oluşan bir uluslararası Komisyon kurulacak ve bu Komisyon "Boğazlar[5] Komisyonu" adını alacaktır.

Madde 11

Komisyon, görevlerini Boğazlar'ın suları konusunda yapacaktır.

Madde 12

Komisyon, bir Türk temsilcisinin başkanlığında işbu Sözleşme'yi imzalayan Devletler olarak, Fransa, Büyük Britanya, İtalya, Japonya, Bulgaristan, Yunanistan, Romanya, Rusya ve Sırp-Hırvat-Sloven Devleti temsilcilerinden oluşacaktır.

Amerika Birleşik Devletleri'nin işbu Sözleşmeye katılması, Komisyonda onun da bir temsilci bulundurmak hakkını ortaya koyacaktır.

Böyle bir hak, işbu maddenin birinci fıkrasında adları geçmeyip Karadeniz'de kıyısı bulunan öteki bağımsız devletler için, özdeş koşullarla, saklı olacaktır.

Madde 13

Komisyonda temsilci bulunduran hükümetler kendi temsilcilerinin hakkı olan ödenekleri kendileri vereceklerdir. Komisyonun her türlü ek harcamaları, MC

---

[4] Resmi Türkçe Metin: **Düstur, III. Tertip,** İkinci bası, C.5, s.53. İmzalandığı tarih: 24 Temmuz 1923. Yürürlükten Kalktığı Tarih: 9 Kasım 1923. Yukarıda sunulan yeni Türkçe metin Soysal'dan alınmıştır. Soysal, **a.g.e,** s.157. Boğazlar Komisyonu'nun tüm yetkileri 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 24. maddesi ile Türk Hükümeti'ne devredilmiştir.

[5] "*Boğazlar*" genel tabirinden kasıt bu Sözleşme'nin 1. maddesinde Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazı'nın hepsidir.

harcamalarının bölüşülmesi için saptanmış olan oranlara göre, adı geçen hükümetlerce üstlenilecektir.

Madde 14

Komisyon, 2.maddeye ilişik olan Ek'in 2., 3. ve 4. paragrafların konusunu oluşturan savaş gemilerinin ve askersel uçakların geçişine ilişkin hükümlere gerekli biçimde uyulup uyulmadığına bakmakla görevli olacaktır.

Madde 15

Boğazlar Komisyonu görevini MC'nin gözetiminde yapacak ve her yıl bu Cemiyet'e, görevinin yapılmasına ilişkin ve ayrıca ticaret ve gidiş-geliş bakımlarından yararlı tüm bilgileri içeren bir rapor sunacaklardır. Bu amaçla, Komisyon Boğazlar'daki gidiş-geliş işini yürüten Türkiye Hükümeti Daireleri ile ilişki kuracaktır.

Madde 16

Görevlerinin yerine getirilmesi için gerekli yönetmelikleri yapmağa Komisyon yetkili olacaktır.