

## 12 EYLÜL DARBESİ SONRASI TÜRK BOĞAZLARI GEÇİŞ ÜCRETLERİNDE DÜZENLEME: GOLDEN FRANK STANDARDININ AMERİKAN DOLARI'NA SABİTLENMESİ\*

*İsmail KÖSE\*\**

### ÖZ

Günümüzde Türk Boğazları şeklinde adlandırılması uluslararası sözleşmelerle teyit edilerek kabul görüp, Karadeniz ile açık denizler Ege ve Akdeniz'i birbirine bağlayan Boğazlarda bilinen tarihi döngüde askeri trafikle birlikte yatay ve dikey yoğun sivil gemi geçişi de var olagelmış, dünya denizlerindeki askeri, stratejik ve ekonomik gelişmelerden Türk Boğazları da kaçınılmaz olarak yakından etkilenmiştir. Boğazların geçiş rejimi İstanbul'un fethedildiği 1453 yılından günümüze kadar Türklerin kontrolünde olmuş, Boğazlar geçişinin süreklilik içinde ücretlendirilmesi uygulaması da bu dönemde başlamıştır. Londra'da 1841 senesinde imzalanan sözleşme ile Boğazlar geçişi ve çeşitlenen ücretlendirme politikası kıyıdaş olmayan devletlerin de katıldığı devletlerarası ortak kararlarla şekillenmeye başlamış, Mondros Ateşkesi (1918), Sevr Belgesi (1920) ve Lozan Barış Antlaşması (1923) ile Boğazlar geçişinde ücretlendirme ve idare dahil uluslararası düzenlemeler yapılmıştır. Boğazlarla ilgili son uluslararası norm oluşturucu düzenleme olan Montrö Boğazlar Sözleşmesi (1936) halen yürürlüktedir ve Montrö ile Boğazlar geçiş ücretleri Golden Frank'a (altın karşılığı Fransız Frankı) sabitlenerek belirlenmiş olmasına karşın günümüzde ücretlendirme 12 Eylül Askeri Yönetimi'nin yaptığı değişiklikle Amerikan Doları (\$) üzerinden yapılmaktadır. Bu çalışmada söz konusu tarife değişikliği kararının alınıp, uygulanma süreci ve alınan kararın politik, ekonomik, hukuki sonuçları irdelenerek değerlendirilmiştir.

**Anahtar Sözcükler:** Türk Boğazları, Geçiş Ücreti, Golden Frank, Dolar, Oniki Eylül

### REGULATIVE MEASURES ON THE TURKISH STRAITS' PASSAGE FEES AFTER THE SEPTEMBER 12 COUP: CONVERSION OF THE GOLDEN FRANK STANDARD TO THE AMERICAN DOLLAR

\* *Gönderim Tarihi: 12.06.2023. Kabul Tarihi 13.10.2023.*

\*\* *Prof. Dr., KTÜ İktisadi ve İdari Bilim Ler Fakültesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü, TRABZON. ismailkosetr@hotmail.com, ORCID: 0000-0002-8489-5088*

**ABSTRACT**

The Straits that connect the Black Sea to the Aegean and Mediterranean Seas, known as the Turkish Straits, have played a significant role in both military and civilian navigation throughout history. These straits, recognized and referred to as the Turkish Straits in international treaties and protocols, have been subject to a high volume of both military and civilian traffic. As a result, they have been influenced by various military, strategic, and economic developments in global maritime affairs. The control over the Straits has been under Turkish authority since the capture of Istanbul in 1453. Subsequently, a sustainable payment system for passage through the Straits was implemented. In 1841, the Protocol of London was established to address matters concerning the Straits. As a result of this protocol, additional passage costs were introduced alongside existing payments. Subsequently, the determination of passage rates became subject to regulation through international treaties or protocols. In the aforementioned context, the implementation of international norms on passage fees may be traced back to the Mudros Ceasefire agreement of 1918, the Sevres Document of 1920, and the Lausanne Peace Treaty of 1923. The most recent regulatory international document pertaining to straits is the Montreux Convention of 1936. This convention established passage fees based on the golden Frank standard. However, currently, the fees are regulated in accordance with the American Dollar (\$) due to a change implemented by the Coup Government of Kenan Evren on September 12. This article aims to investigate and examine the process of rating conversion and its subsequent implementation, as well as the political, economic, and judicial outcomes resulting from this decision.

**Keywords:** Turkish Straits, Passage Fee, Golden Frank, Dollar, Twelve September Coup

**Giriş**

Karadeniz’i, Marmara Denizi, Ege ve Akdeniz’e bağlayıp, Kafkaslara, doğu Balkanlara, Kırım’a erişim sağlayan doğal oluşum Çanakkale ve İstanbul Boğazı (Boğazlar) siyasi tarihte çok sayıda yaşamsal olguya tanıklık edip, bazen barışın kolaylaştırıcı faktörü olurken bazen de savaşların en etkili nedeni olagelmışlerdir. Coğrafi keşifler ve Sanayi Devrimi sonrası gemicilik teknolojisinde yaşanan gelişmelerle önemleri daha da artan Boğazlar, her iki yakası tek bir ulusun hakimiyetinde bulunan nadir geçişler arasında olduklarından 19. yüzyıldan itibaren Batılı kaynaklarda “Türk Boğazları” şeklinde adlandırılmaya başlanmışlardır.<sup>1</sup> Buna karşın Boğazların Osmanlı resmi belgelerinde uluslararası kayıtlara girecek şekilde: “Türk Boğazları” şeklinde

---

<sup>1</sup> Deniz Kızılsümer, *Uluslararası Deniz Hukuku Çerçevesinde Boğazlarda Kıyı Devletinin Yetkileri*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, SBE, 2002. s. 184; *The Problem of the Turkish Straits*, CIA-RDP08C01297R000500030004-2-1947.

tespit edilebilen ilk isimlendirilmesi Lahey görüşmeleri esnasında 15 Temmuz 1907 tarihinde Turhan Paşa'ya gönderilen talimatta geçen ‐Türk Boğazlar‐ ifadesidir.<sup>2</sup> Türk Boğazları geçişinden sürekli ve sistemli bir şekilde ücret alınması Osmanlı Devleti döneminde başlamıştır ve bu uygulama Türkiye Cumhuriyeti idaresinde uluslararası hukukun *erga omnes* kuralları ve *jus cogens* hükümleri doğrultusunda sürmektedir.

Günümüzde Türk Boğazları: Çanakkale Boğazı → Marmara Denizi uğraksız geçiş hattı → İstanbul Boğazı'nın oluşturduğu; her iki boğaz girişi dış yaklaşma hatları hariç, toplam =164 deniz mili [nm.] {yaklaşık 303,7 km.'lik}-geçiş hattından oluşmaktadır. Boğazlar geçişinin ücretlendirmesi 1841 yılında imzalanan Londra Boğazlar Sözleşmesi, 1923 yılında imzalanan Lozan Barış Antlaşması ekinde Boğazlar Sözleşmesi ve 1936 senesinde imzalanıp halen Boğazlar rejim ve geçişini düzenleyen Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne göre yapılmaktadır.<sup>3</sup> Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Boğazlar geçiş ücretleri golden franka sabitlenmiştir. Uzun süre, 1983 senesine kadar golden Frank olarak gerçekleşen ücretlendirme bu tarihte yapılan değişikliklerle uluslararası sözleşme ile kazanılmış haklardan vazgeçilerek değiştirilmiştir.

Türk Boğazları geçişinde 1841 yılından itibaren uluslararası hukuku kuralı olarak yerleşen ücretlendirme: fener, tahlisiye, şamandıra ve sağlık patentası dahil, beher tonaja göre belirlenip, golden Frank standardına göre güncellenen geçiş harçlarının ilerleyen yıllarda Türkiye aleyhinde yüksek oransal kayba neden olan Amerikan Doları'na (\$) sabitlenmesi kararı 1980 yılı 12 Eylül günü darbe ile ülke yönetimine el koyan Kenan Evren ve arkadaşları tarafından alınarak uygulamaya konulmuştur. Değişikliğin yapıldığı dönemde Sovyetler Birliği ticari filoları başta olmak üzere Türk Boğazları'ndan geçen sivil gemi sayı ve tonajlarında önceki dönemlerin birkaç katına ulaşan oranlarda artış yaşanmış, Boğazlar geçişinin yönetilmesi, Boğazların güvenliğinin sağlanması ve kirliliğin önlenmesi başta olmak üzere çok sayıda yeni sorun ve maliyet ortaya çıkmıştır.

Türk Boğazları'na askerî açıdan olduğu kadar ticari açıdan da en çok önem veren devlet Sovyetler Birliği küresel ekonomiye eklenildikçe özellikle 1980'li yılların başından itibaren Boğazlardan geçen tehlikeli madde miktarı da artmıştır. Bu nedenle 12 Eylül darbesinin gerçekleştiği 1980 yılında Türk Boğazları, Sovyetler Birliği idaresindeki coğrafyadan elde edilen petrol ve

<sup>2</sup> BOA, BEO.003101.232538.001.002 (H) 04 Cemaziyelahir 1325 [15/07/1907]).

<sup>3</sup> FO371/59231, R 17969/6/44, ‐The Bosphorus and the Dardanelles‐, 6 January 1947; *Lozan Barış Konferansı Tutanaklar Belgeler, Boğazlar Rejimine İlişkin Ek Sözleşme*, Çev. Seha L. Meray, *Montrö Boğazlar Sözleşmesi, 20 Temmuz 1936, Türkiye Dış Politikasında 50 Yıl, Montreux ve Savaş Öncesi Yılları (1935-1939)*, Dışişleri Bakanlığı, Ankara 1973; *Montreux Boğazlar Konferansı, Tutanaklar [ve] Belgeler*, Çev. Seha L. Meray ve Osman Olcay, Ankara Üniversitesi, Ankara 1976.

doğalgaz gibi iki temel enerji kaynağının dünya pazarlarına kesintisiz nakil güvenliğinde yaşamsal geçişler haline gelmeye başlamıştır. Boğazların, nükleer yakıtların, radyoaktif santrifüjlerin, nükleer atıkların, petrolün ve diğer tehlikeli maddelerin yoğun olarak taşınacağı bir koridora dönüşebileceği 1936 yılında öngörülemediği için Montrö; petrol, nükleer yakıt, nükleer atık, son dönemde geliştirilen kimyasallar ve likit doğalgaz yüklü tanker geçişleriyle ilgili herhangi bir düzenleme içermemektedir.

Sivil trafik artışı beraberinde kazaları ve Türk sahillerine yönelik tehdit ile Boğazların yüksek güvenlik riskini de getirmiştir. Örneğin; 3 Şubat 1982 tarihinde Sovyet yük gemisi *Sovitskige Profsiyuzu* demirli bir ticaret gemisine, bir gün sonra yine Sovyet yük gemileri birbirine; 5 Şubat'ta amonyak yüklü Sovyet yük gemisi diğer bir yük gemisine ve 12 Şubat'ta Sovyet petrol tankeri İstanbul Boğazı'nın Asya sahillerine çarpmıştır. Bir hafta içinde peş peşe karşı karşıya kalınan bu kaza sıklığı sonucu şubat ayında Boğazlar birkaç gün gemi geçişine kapatılmıştır. Bu dönemde Sovyet gemileri Montrö ile tercihe bırakıldığından para ödememek için çoğunlukla kılavuz kaptan almamakta, sayıları her gün artan kazalar büyük oranda belirtilen nedenle yaşanmaktaydı. Bütün bu gelişmeler güvenlik kadar Boğazların kirlenip, ekolojik yapının bozulması riskini de beraberlerinde getirmiştir. Bütün bu sorunların çözümünde maliyetlerin geçişten alınan harçlarla karşılanabilip, ulusal ekonomiye gereksiz, fazladan haksız bir masraf eklenmemesi için geçişlerin belli kalemlerde ücretlendirilmesi uluslararası hukuk kuralı haline olarak kabul edilmiştir.

Boğazlarda kuzey-güney yönünde üst, tersi istikamette de alt akıntı vardır. Kaza yapan petrol, doğalgaz, nükleer yakıt, nükleer atık veya kimyasal yüklü gemiler veya nükleer enerjiyle çalışan herhangi bir savaş gemisinin batması durumunda Boğazlarda büyük bir felaketle karşılaşılması kaçınılmazdır. Her iki yöndeki akıntı nedeniyle olası bir nükleer ya da kimyasal sızıntı hızla kuzeyden aşağı Marmara ve Çanakkale Boğazı'na doğru yayılma riski taşımaktadır. Marmara Denizi'nin kuzeyi ile güneyindeki jeolojik formasyon farklı olduğu ve yine bu deniz etrafında yaygın sanayi bölgeleri ve yoğun yerleşim bulunduğundan Marmara olası kirlenmelere karşı savunmasız bir yapıdadır.<sup>4</sup> Montrö müzakere edilirken, bu tür sorunlar öngörülemeyip, herhangi bir düzenleme getirilmemiştir. Bu nedenle Sözleşme'nin eksikliklerini tamamlayabilecek ivedi düzenlemelere ihtiyaç vardır.

Denizlerin ve dolayısıyla boğazların kirlenmesinde gemilerden kaynaklanan faktörler başta gelir. Bu nedenle, Türkiye'nin görüşmelerinde yer alarak karşı oy kullanıp, taraf olmadığı UNCLOS/BMDHS (*United Nations*

<sup>4</sup> Nuray Balkıs-Oya Algan, "Marmara Denizi Yüze Sedimentlerinde (Şelf Alanı) Metallerin Birikimi ve Denetleyen Mekanizmalar", *Deniz Kirliliği, Temel Kirleticiler ve Analiz Yöntemleri*, Ed. Kasım C. Güven-Bayram Öztürk, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı, İstanbul 2005. s. 177-204.

*Convention on Law of Sea, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi*) Konferansları gemilerden kaynaklı kirlilikle ilgili önemli yükümlülükler getirmiştir. Kıyı devletleri, gemilerin kendi karasularındaki denizleri kirlilemelerini önlemek için bazı tedbirler alabilirler. BMDHS tarafından alınan tedbirlerin dünyadaki boğazlara uygulanması konusunda kesin bir kural olmamakla birlikte, tedbirler zararsız geçiş hakkını olumsuz etkilememelidir. Geçiş zararsız olduğu sürece bir haktır, kıyı devletinin çıkarlarına aykırı zararlara neden olacak geçiş hak olma niteliğini kaybeder. Nitekim zararsız, uğraksız geçiş hakkı bütün halinde Türk egemenliğinde bulunan Türk Boğazları'ndan kuralı, koşulsuz ve herhangi bir yükümlülük taşımadan geçiş hakkı şeklinde yorumlanamaz.<sup>5</sup>

BMDHS Türk Boğazları ile bu tür hak ya da yetki sağlayacak hükümler içermemektedir. Geçiş ücretlendirmesi ise Montrö hükümleri doğrultusunda düzenlenmektedir. 12 Eylül Darbesi sonrasında öngörüsüz bir kararla Montrö ile tanınan golden Frank standardından vazgeçilerek ücretlendirme \$'a sabitlenmiştir. Bu çalışmada Montrö ile elde edilen golden Frank uygulamasından \$ tarifesine dönüşümün gelişimi ve sonuçları ele alınacak, Kenan Evren idaresindeki hükümetin karar alma sürecindeki eksiklikleri ve öngörüsüz yoksun öncelikleri değerlendirilecektir.

### **1.Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve Golden-Frank Geçiş Ücretleri**

Günümüzde Türk Boğazları'nda uygulanan ücretlendirme 87 yıl önce 20 yıl süreyle imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin *erga omnes* amil hükümlerine göre yapılmaktadır. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin I Nolu ekiyle, Boğazlardan geçiş yapacak transit gemilerin ödeyecekleri ücretler Fransız Frank'ı türünden altın karşılığı olarak sabitlenmiş, bu oranlamaya golden Frank adı verilmiştir.<sup>6</sup> Buna göre: Sıhhi kontrol ücreti; 0.075 altın karşılığı Frank, Sözleşme'deki ifadesiyle golden franktır. Sıhhiye ücreti ton başına 1979 yılında; 250 tona kadar 4 kuruş, 750 tona kadar 6 kuruş, 751 ton ve üstü için 8 kuruştur. Tonajlar belli limitleri aştığında ücretlendirme katlandığından Montrö'ye göre diğer iki zorunlu ödeme kalemi fener ve şamandıra ücretleri: 800 tona kadar 0.42 altın karşılığı frank olarak belirlenmişti. Aynı yılda fener ve şamandıra ücretleri ton başına 800 tona kadar 88 kuruş, 800 tondan yukarısı için 44 kuruştur.<sup>7</sup>

Uluslararası yükümlülüklerin de yerine göre uygulamada olduğu Türk Boğazları'ndan geçişleri düzenlemek: fener, şamandıra, kurtarma (tahlisiye), römorkör (isteğe bağlı), kılavuz kaptan (isteğe bağlı) gibi hizmetleri yerine

<sup>5</sup> *Türk Boğazları*, <http://www.mfa.gov.tr/turk-bogazlari.tr.mfa> (18 Şubat 2023 tarihinde erişildi).

<sup>6</sup> Bkz. *TCRG*, S. 3374, Montrö Boğazlar Sözleşmesi, 5 Ağustos 1936.

<sup>7</sup> *TBMM Tutanak Dergisi (TD)*, B. 45, O. 5. 07 Şubat 1979. s. 174.

getirmek ve Montrö uyarınca Boğazlardan geçen gemilerden gerekli vergi ve harçları tahsil etmek üzere 1951 yılında bir Kamu İktisadi Teşekkülü olan Denizcilik Bankası kurulmuştur.<sup>8</sup> Bu dönemde geçiş ücretlerinin tamamı Montrö'ye uygun şekilde golden Frank standardına göre hesaplanarak Denizcilik Bankası kanalıyla tahsil edilmiştir. Geçiş ücretlendirmesinde esaslı sorunla karşılaşılması Türk Lirası'nın (₺) zaman içindeki değer kaybı ve teknolojik gelişmelere uyum sağlayabilecek düzenlemelerin vaktinde yapılamamış olması sonucunda ortaya çıkmıştır.

Montrö imzalandığında en büyük ticari gemi ortalama 10.000 tondur. Tarih boyunca teknolojik gelişme ve yeniliklerin baş döndürücü hızda gerçekleştiği alanların başında yer alan denizcilikte 1980 yılına gelindiğinde 100.000 tonun üzerinde büyüklüğe sahip ticari gemiler inşa edilmiş, Boğazlardan yılda ortalama 300 milyon ton gemi geçmeye başlamıştır. Kısa sürede birkaç kat artan trafik Boğazlardan elde edilen gelir miktarını da artırmıştır. Yoğunlaşan trafik ayrıca Boğazlarda çok sık kaza yaşanması gibi yaşamsal bir güvenlik zafiyetini de beraberinde getirmiştir. Montrö'de hüküm altına alınan Boğazlar girişine yakın bir yerde inşa edilmesi gereken (madde 3) sıhhiye istasyonu bu tarihte halen inşa edilememiş, Boğaz geçişlerindeki sorunları çözmeye yönelik 1973 ve 1976 yıllarındaki ön hazırlık ve girişimlerden de istenilen sonuç alınmamıştır.<sup>9</sup> Belirtilen nedenlerle en son 1947 yılında dönemin koşullarına göre düzenlenen sıhhiye kanununda bu tarihten sonraki otuz yılda herhangi bir düzenleme yapılmadığı görülmektedir.

Gerekli işlemlerin zamanında yapılmamasına karşın sıhhiye konusu Türk Boğazları geçişinde dikkatle ele alınması gerekli önemli bir başlıktır. Özellikle salgın dönemlerinde Boğazlar ve limanlar geçmişte ve günümüzde bulaşıcı hastalıkların yurda girişine karşı alınan önlemlerin uygulamasında önemli bir güvenlik açığı oluşturmaktadır. Lozan imzalandıktan sonra, antlaşma hükümleri doğrultusunda Boğazlardan geçen transit gemilerin özellikle bulaşıcı hastalık riskine karşı uluslararası sıhhiye (sağlık) gerekliliklerini taşıyıp taşımadıklarını denetleyip, gerekli belgeleri düzenlemek amacıyla Hudut ve Sahiller Umum Müdürlüğü kurulmuştur.<sup>10</sup> Müdürlüğün görevi Uluslararası Sağlık Tüzüğü doğrultusunda bulaşıcı ve salgın hastalıkların Türkiye'ye girmesini engellemektir. Lozan'ın *jus cogens* hükümleri doğrultusunda kurulup, Montrö sonrasında da faaliyeti süren katma bütçeli bir kurum olan Müdürlüğün 1980 yılında gelirlerinin %95'ini Türk Boğazları geçişinden tahsil edilen sıhhiye ücretleri oluşturuyordu. Sıhhiye vergisi 21 Nisan 1924 tarih ve 500 sayılı kanuna

<sup>8</sup> TBMM TD, B. 112, O. 3. 09 Ağustos 1851. Denizbank Türk Anonim Ortaklığı... S. 71-1939, 6-2423. 18 Temmuz 1951.

<sup>9</sup> TBMM TD, B. 12, O. 1. 04 Aralık 1979. s. 275-276.

<sup>10</sup> TBMM TD, Milli Güvenlik Konseyi, 21 Nisan 1340 Tarih ve 500 Sayılı Rüsum-u Sıhhiye..., S. 270. 24 Aralık 1980.

göre toplanıyordu.<sup>11</sup> Bu dönemde sıhhiye vergilerinin arttırılmasıyla Müdürlük, kendi giderlerini karşılayabilen, hatta az da olsa ülke ekonomisine döviz girdisi sağlayan bir yapıya kavuşmuştur.<sup>12</sup> Diğer harç kalemlerinde olduğu gibi 1980 yılına gelindiğinde sıhhiye uygulamasında da yenilenmeyen kanunlara ek olarak yürürlük için gerekli işlemler çok sayıda soruna sebebiyet vermektedir.

Türk siyasal hayatında 1970-1980 yılları; sık aralıklarla yaşanan hükümet değişiklikleri ve diğer politik sorunları sebebiyle uzun süreli istikrarın kurulamadığı, 1974-1980 yılları arasında yedi hükümetin görev yapıp, ortalama idare süresinin yedi aya kadar düştüğü bir dönemdir. Bu nedenle Boğazlarla ilgili düzenlemelerin yapılabilmesi için gerekli siyasi irade bir türlü ihtiyaç duyulan sürekliliği kazanamamıştır. Yıllar içinde birikip işleyiş için ivedi gereksinim duyulan düzenlemeler 1980 yılında yaşanan askeri darbe nedeniyle sivil idare tarafından değil, Askeri Darbe yönetimi tarafından yapılmıştır. Golden Frank standardından vazgeçilmesi sonrasındaki ücretlendirme kaybı sorunları da bu işlemler sonucunda ortaya çıkmıştır.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 2. maddesine göre Ek-I'de belirtilen golden Frank standardı Montrö'deki teknik ifadesiyle altın Frank karşılığı ücretler tonajlara göre transit geçen sivil gemilerden önceki sayfalarda da dikkat çekildiği üzere: fener, şamandıra, tahlisiye (kurtarma) ve sağlık (sıhhiye) harcı olarak dört kalemden tahsil edilmektedir.<sup>13</sup> Söz konusu uygulamanın amacı, Türk Boğazları'nda gemi trafiği nedeniyle oluşacak masraf ve giderlerin yine Boğazları kullanan deniz araçları vasıtasıyla karşılanmasıdır. Gemi geçiş sayısı Montrö sonrasında hızla arttığı, fakat masraflar kısmen sabit kaldığından; 1980 yılına gelindiğinde yönetim sorunları, adaptasyon eksiklikleri ve gerekli düzenleme gecikmelerine rağmen geçişten önemli miktarda gelir elde ediliyordu. Ücretlendirme Montrö ile uyumlu olduğu için geçiş yapan ülkelerden herhangi bir itiraz da söz konusu değildi. Golden Frank standardına bir bütün şeklinde tabi olmalarına rağmen diğer üç kalemden daha fazla işlem ve onay süreci gerektirdiğinden öncelikli olarak sıhhiye harcıyla ilgili düzenleme yapılmasına ihtiyaç vardı.

Sıhhiye kontrolleri belli masraflar gerektiren işlemlerdir fakat diğer ödeme kalemleriyle ilgili düzenleme yapılması da gerekliydi. I. Dünya Savaşı öncesinde de Türk Boğazları'ndan geçen gemiler dünyanın diğer dar deniz geçişlerinde olduğu gibi fener ücretleri başta olmak üzere belli harç ya da vergiler ödemekteydiler. Bilindiği gibi Montrö'nün 10. maddesi hükmüne göre kıyıdaş olsun ya da olmasın Boğazlardan geçen savaş gemileri bütün harç ve vergilerden muaftır. Montrö öncesinde uygulanan Lozan Antlaşması ekindeki

<sup>11</sup> *TBMM TD*, Milli Güvenlik Konseyi, 21 Nisan 1340 Tarih ve 500 Sayılı Rüşum-u Sıhhiye...., S. 270. 24 Aralık 1980.

<sup>12</sup> *TBMM TD*, B. 46, O. 2. 19 Aralık 1986. s. 789.

<sup>13</sup> Bkz. *TCRG*, S. 3374, Montrö Boğazlar Sözleşmesi, 5 Ağustos 1936.

Sözleşme’de bu kontrollerden alınacak ücretler açıkça belirtilmemiş olsa da, Hudut ve Sahiller Umum Müdürlüğü 1924 yılında 500 sayılı Rüşumu Sıhhiye Kanunu’nu çıkartmıştır. Sıhhiye ücretlerinin golden Frank karşılığı tonilatonun %0,75’i (binde sıfır virgöl yetmiş beş) oranında alınması Montrö ile hüküm altına konulmuştur. Montrö öncesinde düzenlenen geçiş koşullarında sıhhiye ücretinin miktarıyla ilgili net bir hüküm yoktu. Buna karşın ücretlendirmede sancak ya da bayrak farkı gözetilemeyeceği ilk olarak Lozan’da hüküm altına alınmıştır:

Bayrak ve yükü ne olursa olsun, uluslararası sağlık hükümleri saklı kalmak üzere, hiçbir işlem olmaksızın, kılavuz, fener römorkör ya da doğrudan doğruya yapılan aynı nitelikte başka hizmetlere karşılık olanlar dışında, hiçbir vergi {resim} ya da harç alınmaksızın ... gündüz ve gece, gemilerin gidiş-geliş ve geçişleri bakımından tam serbestlik (madde 1/a). ... Türkiye kıyılarının ve sınırlarının sağlık işlerinin düzenlenmesi ile Türk Yönetimi görevlidir. Türk bayrağı ile yabancı bayraklar arasında hiçbir ayırım yapılmaksızın, bütün gemilere ve Türk uyruklarıyla yabancı devletlerin uyruklarına, aynı şartlar altında, oranları ve şartları hak gözetir olması gereken, bir tek ve aynı sağlık tarifesi uygulanacaktır (maddeler 114, 115).<sup>14</sup>

Aynı kural Lozan’dan 13 yıl sonra imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi tarafından da hüküm altına alınmıştır. Boğazlardan geçiş yapan gemi tonilatolarının %0,75’i oranındaki golden frank ödemesinin Türk Lirası (TL-₺) karşılığı 1924 yılında 2.5 kuruştur. Lozan ekindeki Boğazlar Sözleşmesi’ne göre Boğazlardan geçen 250 tona kadar gemiler beher ton başına 2 kuruş; 750 tona kadar olanlar 3 kuruş; 750 tondan yukarı olanlar ise 4 kuruş ödemekteydiler. Söz konusu formüle göre 1924 yılında: 250 tonluk bir gemi Boğazlardan geçtiğinde 5₺; 750 tonluk bir gemi ise 22.5₺; 1.000 tonluk gemi 40₺; 10.000 tonluk gemi 400₺ ücret ödüyordu. Montrö ile tonilatonun %0.75’i oranındaki golden frank ödemesinin 2,5 kuruştan 3 kuruşa yükseldiğini belirtmekte fayda vardır.<sup>15</sup>

Montrö imzalandığında 1 ₺ = 1 kuruş 0.025 golden frank değerindeydi. Yıllar içinde yaşanan değer değişiklikleri ve ₺’nin değer kaybı nedeniyle 1980 yılında uygulanan değer ortalama 75 kuruşa çıkmıştır. Diğer bir ifadeyle 0.025 golden frank 1936 senesinde 1 kuruş iken 1980 senesinde 75 kuruştur. Açıkça görüldüğü üzere Montrö’den 1980 senesine kadar geçen 44 yılda golden frank ₺ karşısında 75 kat değer kazanmış, geçiş ücretlerindeki orantısızlık da gerekli güncellemelerin zamanında yapılmaması nedeniyle ortaya çıkmıştır.

Ücretlendirmedeki problemlerle birlikte Türk Boğazları’nda aynı anda yürürlükte olan iç hukuk ile uluslararası hukuk uygulamalarından kaynaklı ikili

<sup>14</sup> *Lozan Barış Antlaşması*, 24 Temmuz 1923, Maddeler 114 ve 115; Ek X. Sağlık Sorunlarına İlişkin Bildiri.

<sup>15</sup> *TCRG*, S. 3374, Montrö Boğazlar Sözleşmesi, 5 Ağustos 1936. Madde 2; Lahika-I, Madde 1/a.



mevzuatın neden olduğu karmaşanın zaman içinde birikmesi de çözüm bekleyen bir diğer sorundu. Şöyle ki, Boğazlar transit (1982 sonrası uğraksız) sivil gemi geçişinde uluslararası çok taraflı sözleşme Montrö hükümleri geçerlidir. Buna karşın Boğazlarda ve Marmara Denizi'nde bulunan limanlar Türk iç suları olduğundan söz konusu alanlarda Türk iç hukuku geçerlidir. Doğal olarak Boğazlar transit/uğraksız geçişindeki ücretlendirmeyi ve işleyişi Montrö; serbest (transiti bozulan)/uğraklı geçişi, liman ve iç sulardaki ücretlendirmeyi ve işleyişi Türk ulusal kanunları düzenlemektedir. Bu durum günümüzde de aynı düzen içinde yürümektedir. 12 Eylül Evren Hükümeti iktidara el koyduğunda Türk iç hukukuna tabi olduklarından limanlarda ve iç sularda ücretlendirme ₺ karşılığı belirleniyordu. Yukarıda da belirtildiği üzere yıllar içindeki değer kaybı dikkate alınıp teknolojik gelişmelerin gerektirdiği işlemler zamanında yapılmadığından transit/uğraksız ve serbest/uğraklı geçiş ücretlerinde esaslı farklar oluşmuştu.

Boğazlardan geçmekte olan yabancı bandıralı sivil bir geminin Türk limanlarına uğraması durumunda transit statüsü bozulduğundan ödeyeceği ücret azalmakta, geçişte Türk gemilerine lehtar ayrımcı ücretlendirme yapılmadığından gelir kaybına uğranılmaktaydı. Ücretlendirmede karşılaşılan problemlerin giderilebilmesi için, Boğazlardaki limanlara uğradıklarında transit statülerini kaybettiklerinden geçiş ücreti golden Frank karşılığı olmayıp iç hukuka göre tespit edilen oranda ₺ olarak ödeme yapan uğraklı yabancı gemiler için her yıl kanunla yeni uyum düzenlemesi yapılması gerekiyordu.<sup>16</sup>

Buna karşın 1980 yılına gelindiğinde yukarıda da dikkat çekildiği üzere son 44 yılda bu konu ihmal edilmiş, gerekli düzenlemeler yapılmamıştı. Gerek ₺ ile golden Frank arasında doğan değer farkı gerekse Türk iç suları ve limanlarıyla ilgili yeni koşullara uyum sağlayacak serbest/uğraklı ve transit/uğraksız gemilerden alınan harç ve vergilerde uzun süre güncelleme yapılmadığından limanlara giren serbest, uğraklı yabancı ticaret/sivil gemileriyle; transit, uğraksız geçen yabancı ticaret/sivil gemilerinin ödedikleri ücretler arasında güncel ekonomik akışla uyumsuz esaslı bir fark ortaya çıkmıştı. Mevcut durum göz ardı edilemeyecek miktarda gelir kaybına sebebiyet veriyordu. Transit/uğraksız geçen gemilerden alınan sıhhiye harcıyla ilgili en son 1973 yılında düzenleme yapılarak, harç net beher tonilato başına 37 kuruş 24 santimden 0.075 santim golden Frangın (altın karşılığı Fransız Frankı'nın) 1973 yılındaki karşılığı olan 41 kuruş 38 santim olarak yeniden düzenlenmişti.<sup>17</sup>

Boğazlardan geçerken Türk limanlarına uğrayan serbest/uğraklı gemilerin tonilato (sıhhiye), şamandıra, fener, tahlisiye ücretlendirmesi golden Frank karşılığı alınmadığından; serbest/uğraklı gemiler 1981 yılı gibi geç bir tarihte

<sup>16</sup> TBMM TD, Milli Güvenlik Konseyi, 21 Nisan 1340 Tarih ve 500 Sayılı Rüşum-u Sıhhiye..., S: 270, 24 Aralık 1980.

<sup>17</sup> TCRG, S. 14469, Boğazlardan Transit Olarak Geçen Gemilerden Tahsil Edilmekte Olan Sıhhiye Resmine Dair Tebliğ, 07 Mart 1973. s. 26.

bile geçişte ton başına 4 kuruş ödemeye devam ediyordu. Örneğin 1980 yılında; 20.000 tonluk serbest/uğraklı geçiş yapan bir gemi 800₺ ile 1.000₺ arasında bir ücret ödemekteydi; aynı gemi transit/uğraksız geçiş yaptığında ise yetmiş kat fazla ücretlendirmeye yaklaşık 70.000₺ ödemek zorundaydı.<sup>18</sup> Gerçekte hangi ve kaç geminin uğraksız olup az ücret ödemek için statüsünü bozup uğraklı statüden yararlandığını tespit etmek olanaksız olduğundan hileli geçişler ve karşılaşılan gelir kaybını tam olarak belirlemek de olanaksızdı. Açıkça görüldüğü üzere zamanında yenilenmeyen mevzuat, yıllar içinde biriken uyum sorunları nedeniyle transit/uğraklı geçen gemilerle serbest/uğraksız geçen gemiler arasında astronomik bir ücret farkı oluşmuştu.

Uygulama, az hizmet alanın çok; çok hizmet alanın az ödeme yapması gibi açıklanması güç, orantısız bir düzensizlik de oluşturuyordu. Büyük olasılıkla Türk gemicilik sektörünün gelişmesine destek sağlamak amacıyla Montrö'yu ihlal etmeyen bir ara formül şekline sokulmak suretiyle gerçekleştirilen işlemler yukarıda da dikkat çekildiği üzere az ücret ödemek için uğraksız statüsünü bozan yabancı bandıralı sivil gemilerin yaygınlık kazanan tercihleri nedeniyle suiistimale açıktı. Nitekim yüksek ücret ödememek için transit/uğraksız gemilerin esaslı bir kısmının Türk limanlarına uğrayıp serbest/uğraklı gemi statüsü kazandığı biliniyordu. Geçişte hileli bir yol geliştirilmiş olsa da, kanun önünde beyan esas tutulduğundan söz konusu durumu kesin olarak tespit etmek de olanaksızdı. Açıkça görüldüğü üzere 58 yıl önce yürürlüğe konulan Sıhhiye Kanunu günün koşullarının çok gerisinde kalmıştı. Transit/uğraksız geçen gemilerle, serbest/uğraklı gemilerin ödediği ücretler arasındaki orantı ve hakkaniyetten yoksun fark bir an önce giderilmeliydi.

Kenan Evren, darbeden 35 gün sonra NATO Avrupa Kuvvetler Komutanı General Bernard Rogers ile yaptığı görüşmede Yunanistan'ın şartsız olarak NATO'ya dönüşü önündeki Türk vetosunu geri çekmiştir.<sup>19</sup> Evren yönetimi tarafından Boğazlar geçişinde birikmiş sorunların çözülebilmesi amacıyla da 1981 yılı kasım ayında yeni bir "Gemi Sağlık [Sıhhiye] Resmi [Vergi] Kanunu" yayınladı. Yürürlüğe giren kanun önceki yıllarda yayınlanan; 21/04/1340 [1924] tarih ve 500 sayılı; 31/07/1936 tarih ve 3057 sayılı; Montrö Sözleşmesi sonrasında çıkartılan 31/07/1936 tarih ve 3058 sayılı; 18/06/1947 tarih ve 5115 sayılı Sıhhiye Resmi tahsil esaslarını belirleyen kanunları yürürlükten kaldırdı.<sup>20</sup>

İlk kanun teklifinde, golden Frank ödemesi koşulu saklı tutularak, serbest/uğraklı gemilerin ödediği ücretin transit gemilerle eşitlenip, Türk bandıralı gemilerden üçte bir ( $\frac{1}{3}$ ); turist gemilerinden ise %50 indirimli ücret

<sup>18</sup> *TBMM TD*, B. 81, O. 1. 06 Kasım 1981. s. 160-161.

<sup>19</sup> *Bakanlar Kurulu Kararı*, S. 11/6052; 07/02/1983.

<sup>20</sup> *TCRG*, S. 17510, Gemi Sağlık Resmi Kanunu, 10 Kasım 1981.

alınmasına karar verildi. Teklif kanunlaştığında 20.000 tonluk bir gemi boğazlardan geçerken serbest/uğraklı ya da transit/uğraksız olması fark etmeksizin 71.000₺ (yaklaşık 499,2\$); Türk bandıralı ise 21.000₺; turist gemisi ise 35.500₺ ödeyecekti.<sup>21</sup> Sıhhiye ücretleriyle birlikte diğer mecburi ödeme kalemleri olan şamandıra, fener ve tahlisiye ücretleri de artırılmış, düzenlemede golden frank karşılığında vazgeçilmesi düşünülmemişti.

Kanundaki tanıma göre yabancı bir limandan hiçbir Türk limanına girmeden diğer yabancı bir limana giden sivil gemiler transit (günümüzde uğraksız) gemi; Boğazlardan geçerken Türk limanlarına uğrayacak gemiler ise serbest (günümüzde uğraklı) gemi olarak kabul ediliyordu (madde 2/b ve c). Sağlık işlemleri sonrası geminin kara ile temasına pratika belgesiyle izin verilecekti (madde 2/f).<sup>22</sup> Yeni düzenleme yerinde bir kararla yıllar içinde ihmal edilen adaptasyon sorunları nedeniyle ortaya çıkan suiistimalleri engellemeyi hedefliyordu. Fakat ücretler eşitlendiğinden Türk limanlarına uğrayan ya da sırf bu yolla serbest/uğraklı statüsü kazanan gemilerin sıhhiye ücretine ortalama 70 kat artış getirilmişti. Bu tarihte deniz hukukunu düzenleyen en temel belge olan BMDSH henüz imzaya açılmamıştı.

Deniz hukukunda yeni düzenlemeler getiren BMDHS 1982 yılında imzaya açıldıktan sonra Türk Boğazları'nda gemi geçişiyle ilgili olarak "transit geçiş" yerine kıyı devletinin yetkilerinin daha geniş yorumlandığı "uğraksız geçiş" ifadesi kullanılmaya başlanacaktır. Söz konusu kavramlar henüz resmîyet kazanmadığından Evren Hükümeti'nin çıkardığı yeni kanunda uğraklı gemiler "serbest", uğraksız gemiler "transit" şeklinde belirtilmiştir. Günümüzde yaygın kabul görüp kıyı devletinin yetkilerini geniş yorumlayan uygulama uğraklı/uğraksız şeklinde olduğundan bu çalışmada 1982 yılı aralık ayından itibaren kanun, yönerge, tüzük ve uluslararası belgelerde aksinin yazılması gerekmediği sürece Boğazlar geçişi uğraksız ve uğraklı geçiş şeklinde yerindelik kuralına göre sınıflandırılacaktır.

Tonaja göre alındığından tonilato resmi olarak da bilinen yeni Sıhhiye Kanunu yürürlüğe girdiğinde Lozan ve Montrö sonrasında ₺'deki değer kayıpları, sert devalüasyonlar ve kur farkları nedeniyle sıhhiye ücreti golden Frank karşılığında 3 ₺ 57.6 kuruşa (357 kuruş) yükselip %119 kat artmıştır. Kanun yürürlüğe girdiğinde Boğazlardan geçen transit/uğraksız 20 bin tonluk bir gemi 70.000₺ (yaklaşık 492,2\$) ödemek zorundaydı.<sup>23</sup> Transit/uğraksız gemiler geçişini Montrö hükümlerine göre gerçekleştiriyor, sıhhiye harcı ödemelerini de yine bu hükümlere göre yapıyordu. Önceki sayfalarda da dikkat çekildiği üzere yabancı bandıralı sivil gemiler Boğazlardaki Türk limanlarına

<sup>21</sup> *TBMM TD*, B. 81, O. 1. 06 Kasım 1981. s. 160-161.

<sup>22</sup> *Bakanlar Kurulu Kararı*, S. 11/6052; 07/02/1983.

<sup>23</sup> Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası, *Yıllık Rapor 1981*, Ankara 1982. s. 38.

uğradıkları takdirde serbest/uğraklı gemi statüsü kazanıp, Türk mevzuatına tabi olduğundan, geçiş ve sıhhiye vergilendirmesi Montrö doğrultusunda değil Türk ulusal mevzuatı tarafından konulan hükümlere göre ücretlendiriliyordu.

Yeni düzenlemeyle ilgili olarak TBMM'deki kanun görüşmelerinde dikkat çekici bir şekilde, Montrö'ye değil Lozan'a atıf yapıldığı görülür. Oysa, Boğazların geçiş rejimini düzenleyen antlaşma Lozan değil, Lozan'ı tadil eden Montrö'dür. Tek sorun Lozan'a atıf değildir. Montrö'ye göre (Madde 2; Lahika I, Madde 1/a) Türkiye, Boğaz geçişlerine zam yapamaz; fakat isterse bayrak, sancak farkı gözetmemek kaydıyla indirim yapabilir:

İşbu Mukavenamenin 2 nci maddesi mucibince istifa edilebilecek olan rüsum ve tekalif aşağıdaki tabloda gösterilenler olacaktır. Türkiye Hükümetinin bu rüsum ve tekâliften kabul edebileceği muhtemel tenzilat sancak farkı gözetilmeksizin tatbik edilecektir.<sup>24</sup>

Açıkça görüldüğü üzere indirimlerde bayrak farkı gözetilmesi olası değildir. Bu hüküm Türkiye'nin ayrımcı bir uygulamayla sadece Türk bandıralı gemilerden alınan harçları azaltamayacağı, bazı devletlere imtiyaz tanıyıp daha az harç alamayacağı anlamına gelir. Buna karşın yeni kanunla, bayrak farkı gözetilerek Türk bandıralı gemilerin geçiş ücretlerinde yaklaşık %66'lık bir indirim yapılmıştır. Açıkça görüldüğü üzere tartışılmayacak bir gereklilikle fakat tartışılabilir yöntemle yürürlükteki anlaşmaları ve devletlerarası ilişkilerin seyrini dikkate almadan re'sen gerçekleştirilen yeni düzenleme kısa sürede var olandan daha esaslı sorunlara neden olabilecek kurallar içermekteydi. Uygulama başladığında yürürlükteki uluslararası sözleşme Montrö hükümlerine ve Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi'nin *pacta sunt servant* ilkesine aykırı hükümler içerdiğinden haklı itirazlar ortaya çıkabilecekti.

TBMM'ye sunulan taslakta olası sorunlar dikkate alınarak bazı değişiklikler yapıldı. Son düzenlemelerle 1981 yılı sonunda çıkartılan yeni kanuna göre serbest/uğraklı ve transit/uğraksız gemiler ton başına golden frank üzerinden %75 (binde yetmiş beş) sağlık resmi (sıhhiye harcı) ödeyeceklerdi (Madde 3).<sup>25</sup> Bu durumda serbest/uğraklı gemilerin ödemelerinde esaslı bir artış sağlanacaktı. Montrö koşulları doğrultusunda altı ay içinde Boğazlardan yine transit/uğraksız geçmek üzere geri dönen gemiler tekrar sağlık resmi ödememektedir. Gemiler Çanakkale girişinde kayıt altına alındığından, ödeme durumu altı aylık sürede yine buradaki hesaplamayla belirleniyordu. Ayrıca zorunlu hallerde transit/uğraksız gemiler İstanbul limanlarında 48 saat kalabilecek, bu durum gemilerin transit/uğraksız statülerini bozmayacaktı (Madde 3).<sup>26</sup>

<sup>24</sup> TCRG, S. 3374, Montrö Boğazlar Sözleşmesi, 5 Ağustos 1936. Madde 2; Lahika-I, Madde 1/a.

<sup>25</sup> TCRG, S. 17510, Gemi Sağlık Resmi Kanunu, 10 Kasım 1981.

<sup>26</sup> TCRG, S. 17510, Gemi Sağlık Resmi Kanunu, 10 Kasım 1981.

Bunlara ek olarak savaş gemileri ve hava muhalefeti nedeniyle mecburen Türk limanlarına girmek zorunda kalan gemilerden 50 tona kadar sağlık resmi alınmayacaktı (madde 4). Montrö hükümleri uyarınca savaş gemileri sağlık resminden muafı, yeni kanun ile bu hak korunuyordu. Çalışmalar sonrasında 6 Haziran 1981 tarihinde kabul edilen yeni kanun 1 Ocak 1982 tarihinde yürürlüğe girdi (madde 10).<sup>27</sup> Askeri Yönetim'in Boğazlar geçişiyle ilgili çıkardığı kanun, ilk teklif sonrası bazı düzeltmelerle birlikte her ne kadar uygulamada yaşanan bazı aksaklıkları çözmeye yönelik olsa da; sıhhiye harç miktarı artışı başta olmak üzere kanun yapıcılar tarafından öngörülmemiş yeni sorunlara sebebiyet verebilecek hükümler taşıyordu.

## **2. Golden Frank Standardının Değiştirilip Geçiş Ücretlerinin Amerikan Doları'na Sabitlenmesi**

Boğazlar geçiş ücretlerini düzenlemek için Evren idaresi tarafından çıkartılan kanunun yürürlüğü başladığında; 1 golden Frank'ın uluslararası piyasalarda karşılık geldiği değer 24 ayar derecesinde 0.29 gram altındı. Aynı tarihte bir Frank'ın dolar karşılığı ise 0.039\$; %75 golden Frank'ın karşılığı ise 0.029\$'dı. Aynı tarihte 1\$=191,10₺ değerindeydi. Eldeki verilerin hesaplanmasıyla elde edilecek %75 golden Frank'ın ₺ karşılığı 5.65₺ idi. Hükümet tarafından hazırlanan yeni kanun yürürlüğe girmeden önce Boğazlardan geçen gemilerden yukarıdaki hesaba göre ücret alınıyordu.<sup>28</sup>

Yeni kanunla, golden frank karşılığında vazgeçilmemiş, fakat TBMM'ye sunulan ilk tasarıdan farklı olarak fiyatlar yeni kura göre ayarlandığı için 1982 yılı başından itibaren ton başına alınacak ücret ortalama 11 kat artarak 64,45₺'ye yükselmiştir. Boğazlarla ilgili ücret rejimi oluşturma çalışmaları esnasında Türkiye, uzun vadeli yapısal tedbirler gerektiren derin bir ekonomik krizle karşı karşıyaydı. Ekonomik krizle mücadele edebilmek için uygulamaya konulan 24 Ocak kararları sonrasında ₺'nin değeri 1980 yılındaki devalüasyon ile ilk başta %33 oranında düşürülmüştü. Boğazlar ücretlendirmesinde yeni düzenlemenin yürürlüğe girdiği yılın sonunda, 1982 senesi aralık ayında Merkez Bankası'ndan altın fiyatını ₺ karşılığı olarak tekrar belirlemesi istendi.<sup>29</sup>

Son devalüasyon neticesinde ₺ hızla değer kaybetmiş, 1980 senesinde 90₺, 1981'de 133₺ olan döviz kuru 1982 yılında 191₺ olmuştu. Bu hızlı değer kaybı beraberinde iç piyasada ekonominin daralmasını, sebep sonuç ilişkisi içerisinde daralan istihdama bağlı toplumsal buhranı ve Türk denizciliğinde gerilemeyi getirmişti.<sup>30</sup> Montrö'ye göre, Türk gemilerine Boğaz ücretlendirmesinde pozitif, lehtar ayrımcılık yapılamayacağı için, zaten ekonomik olarak

<sup>27</sup> TCRG, S. 17510, Gemi Sağlık Resmi Kanunu, 10 Kasım 1981.

<sup>28</sup> TBMM TD, B. 176, O. 1. 19 Ekim 1983. s. 36-38.

<sup>29</sup> TÜSİAD, 1982 Yılına Giren Türk Ekonomisi, TÜSİAD-T/82.1.73, İstanbul 1982.

<sup>30</sup> TÜSİAD, 1982 Yılına Giren Türk Ekonomisi, TÜSİAD-T/82.1.73, İstanbul 1982.

zor durumda olan Türk armatörlerin de yüksek artıştan etkilenmesi kaçınılmazdı. Nitekim ₺'nin değer kaybı, devalüasyonlar ve mali stabilitenin bir türlü yakalanamamış olması yeni düzenlemeyle golden Frank üzerinden ücret ödemek zorunda kalan Türk armatörlerin üzerindeki mali yükün sürekli artmasına neden oldu.

Ağır ekonomik koşulların da etkisiyle Türk armatörler bir seferde anormal şekilde artırılan ücretlendirmeye ve artışa şiddetle itiraz ettiler. Söz konusu durum kanun tasarısında dikkate alınmış fakat Montrö hükümleri gereğince Türk armatörleri koruyacak kayırmacı, pozitif ayrıma neden olacak indirim yapılmasından vazgeçmişti. Türk armatörlere ek olarak, Karadeniz'e kıyası olan Sovyetler Birliği ile doğudaki az gelişmiş devletler de yeni fiyatlandırmaya altın değer karşılığının keyfi olarak belirlendiği şikâyetiyle itiraz ettiler. Evren Hükümeti'nin yerinde bir kararla yersiz bir şekilde gerekli fizibilite ve değerlendirmeler yapılmadan uygulamaya koyduğu ücretlendirme kısa sürede politik bir soruna dönüştü. Gerek Karadeniz'e kıyası olan devletler gerek Türk armatörler gerekse uluslararası aktörlerden gelen yoğun baskılar neticesinde yeni uygulama kısa süre sonra askıya alındı.<sup>31</sup>

Gemiler geçiş ücretlerini tonajlarına göre ödemekteydiler. Son ücretlendirmeye gelen tepkileri hafifletip, zaten zayıf olan Türk denizciliği üzerindeki yükü azaltabilmek amacıyla uygulamadan kısa süre sonra ücretlendirme ton başına 64,45₺ yerine 12,37₺'ye çekildi. Yeni düzenlemeyle 51.000 tonilatoluk bir gemi geçişte 6.538\$ ödeyecekti. Aynı gemi, düzenleme öncesinde 1934 yılı fiyatlarından hesaplanan şekliyle 800\$ (~152.800₺), son indirimin yapılmaması durumundaysa 34.062\$ (yaklaşık 6.505.842₺) ödemek durumundaydı. İndirimli düzenlemeyle geçiş ücretlerine sekiz kat (%800) zam yapılmış oluyordu. Boğazlara giren yerli ya da yabancı bandıralı gemiler, bir kez sıhhiye ücreti ödediklerinde Boğazlardaki limanlara yeni bir ücret ödemededen tekrar girebileceklerdi. Bu uygulamanın amacı transit/uğraksız gemilerin, düşük tarifeden istifade edebilmek için limanlara uğrayıp serbest/uğraklı gemi statüsü kazanmalarını engellemekti. Uygulama pratikte amaçlanan sonucu vermeyecektir. Nitekim ücretlendirme hukuki olmakla birlikte çok sayıda itiraza neden oldu.

Son düzenlemede ¼ oranından fazla indirim yapılmasına rağmen, mali anlamda itirazlar sona ermedi. İlk düzenlemede uğraksız gemilerin önemli bir kısmı halen uğraklı olmak için limanlara uğrayıp düşük tarifeden yararlanıyorlardı. Türk bandıralı gemiler ise bir şekilde Boğazlardaki limanlara girdikleri için artan Boğaz geçiş ücretlerinden çok fazla etkilenmiyorlardı. Oysa son düzenlemeler, limanlara girerek serbest/uğraklı gemi statüsünde düşük tarifeden yararlanma olanağını ortadan kaldırmış, Türk bandıralı gemilerin ödeyeceği

<sup>31</sup> TBMM TD, B. 176, O. 1. 19 Ekim 1983. s. 36-38.

ücretler de yabancı gemilerle üst limitte eşitlenmişti. Bu nedenle 1982 yılı sonunda gerçekleştirilenler dahil son yapılan yama tedbirler de sorunu mali açıdan çözmekten, itirazları sona erdirmekten uzak kalmıştır.

Türk Boğazları geçiş rejimi ve geçiş ücretlendirmesi 1841 yılında imzalanan Londra Sözleşmesi sonrasında uluslararası anlaşma ya da sözleşmelerle düzenlendiğinden dünyadaki diğer aktör devletlerin ücretlendirmeye ilgili görüşlerinin dikkate alınması gerekiyordu. Konulan kurallardan tepkiler üzerine atılan geri adımlar, reaksiyonel uygulamaların çözümden uzak kalması, Evren idaresinin yerindelik prensibiyle sorunu tam olarak tespit ettiğini, fakat bilgi eksikliği ve gerekli donanımına sahip olunamaması gibi nedenlerle uygun çözümü üretmekte yetersiz kaldığını göstermektedir.

Ücret tarifesindeki tartışmalar ve çözüm arayışları sürerken Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (BIMCO) son yapılan sekiz katlık artışa itiraz ederek, yüklerin teslim edilip, yeni koşullara uyum sağlanabilmesi için uygulamanın 90 gün (üç ay) ertelenmesini talep etti. Aslında BIMCO, düzenlemenin ilk şekline, güncellenmemiş düşük ücretlendirmeye yakın bir şekle dönüştürülmesini arzuluyor fakat bu tür bir isteğin hukuki zemini olmadığından ilk başta süre talep ediyordu. Tepki karşısında geri adım atılıp, BIMCO'nun önerisi kabul edildi. Yürürlüğün durdurulması sonrası yapılan çalışmalarla ilk kanunun yürürlüğe girmesinden 10 ay sonra; BMDHS imzaya açılmadan bir ay önce, 13 Kasım 1982 tarihinde Resmî Gazete'de yayımlanıp yürürlüğe konulan ek düzenlemelerle geçiş bedelleri günlük altın değeri üzerinden hesaplanmaya başlandı. Uluslararası piyasalarda altın değeri sürekli yükseliş gösterdiğinden transit/uğraksız gemilerin Boğazlar geçişine otomatikman ortalama dokuz kat (%900) zam yapılmış oldu.<sup>32</sup> Yürürlükteki sözleşme ve kurallara uygun, fakat bir seferde gerçekleşen anormal artış nedeniyle bu düzenin de uygulanması güçtü.

İtirazları ortadan kaldırıp, iyi çalışan bir ücretlendirme rejimi kurabilmek, fakat bunu yaparken çok fazla uluslararası tepki çekmek istemeyen Evren yönetimi 1983 yılı başında uzun vadeli çıkarılardan yoksun bir öngörüsüzlükle, Montrö'ye göre golden Frank'a sabitlenmiş Boğaz geçiş ücretlerinin golden Frank'tan vazgeçilerek, hesaplanabilmesi için daha kolay bir fiyat endeksine sabitlenmesine karar verdi. Bu irrasyonel, getirisi götürüsü düşünülmemiş, karar Boğazlar ücretlendirmesinde uluslararası anlaşmalarla kazanılmış haklardan gönüllü vazgeçti ve kararın geri alınması olağan koşullarda mümkün değildir.

Yeni uygulama sıhhiye harcıyla birlikte otomatikman Boğazlardan alınan diğer fener, tahlisiye, şamandıra gibi zorunlu; kılavuz kaptanlık, römorkör hizmetleri gibi isteğe bağlı ücretlerin de hesaplanma yöntemini değiştiriyordu.

<sup>32</sup> *Cumhuriyet*, "Boğaz'dan Transit Geçiş Ücreti Günlük Altın Bedeli Üzerinden Hesaplanacak", 1 Aralık 1982, s. 6.

Kararın gerekçesi ABD'nin 1971 yılında Bretten-Woods sisteminden vazgeçerek altın karşılığı dolar uygulamasını durdurmuş olmasıdır. Kuvvet komutanlarından oluşan Hükümet üyelerinde, son uygulamalardan netice alınamaması nedeniyle altın karşılığı golden Frank'ın tedavülü olmayan, hesaplaması zor bir birim olduğu kanaati oluşmuştu. Ücretlendirme ve güncel koşullara uyum sağlama çalışmalarında sorunlar ve itirazlar yaşanmasının nedeninin de golden Frank karşılığının hesaplanmasındaki güçlükler olduğu kararına varılmıştı.<sup>33</sup> Hükümete göre Son gelişmeler ve bir türlü uygulamaya sokulamayan düzenlemeler bu durumu açıkça göstermiştir.

Golden Frank ya da altın standardından vazgeçilmesine karar verildiği 1983 yılında bir ons altının uluslararası piyasalardaki değeri 42\$'dır. Oysa, devletlerin ömründe 41 yıl gibi kısa sayılabilecek bir süre sonunda, bu makalenin kaleme alındığı 2023 yılı haziran ayı başında 1 ons altın 46,2 kat değer kazanmıştır ve 1.942\$'dır.<sup>34</sup> Montrö, golden Frank'a sabitlenmiş geçiş ücretlerinin artırılmasını kesinlikle yasaklamasına rağmen; Türkiye'nin kendi iradesiyle indirim yapması Montrö hükümlerine uygundu. Bu açıdan 7 Şubat 1983 tarihinde, Başbakan Bülent Ulusu ve Cumhurbaşkanı Kenan Evren tarafından imzalanan Bakanlar Kurulu Kararı ilginç bilgiler içerir. Kararın çıkarıldığı dönemde 1 golden frank 3.26\$ değerindeydi.

BIMCO'nun istediği üç aylık ertelemenin süresi dolmadan, altın standardından vazgeçilmesi kararı uygulamaya konularak 1983 yılı şubat ayında yapılan yeni düzenleme sonrasında istenilen şekle sokulmuş indirim formülü delaletiyle geçiş ücreti golden franktan dolara sabitlendi. Bu amaçla 1 gram altının fiyatı 2.78\$ olarak belirlendi. Bu satırların yazıldığı 2023 yılı haziran ayında 1 gram altın 62,43\$'dır (1.481₺).<sup>35</sup> Yeni formülle Boğazlar geçiş kalemlerine yapılan zam 1,634\$'a, diğer bir ifadeyle %800'den %100'e çekilmiş oldu. Bu dönemde ₺ kurunda yaşanan dalgalanma ve devalüasyonların etkisiyle Boğazlardan alınan gelirlerde sayısal anlamda önemli artış sağlandı. Satın alma paritesi dikkate alındığında artışın uzun vadede yaratacağı önemli bir fark yoktu. Asıl sorun golden Frank hesaplama yönteminden vazgeçilmiş olmasıdır. Türk Boğazları sivil gemi geçiş oranları tablo I ve tablo II'de ayrıntılı olarak gösterilmiştir.

<sup>33</sup> TBMM TD, B. 176, O. 1. 19 Ekim 1983. s. 36-38.

<sup>34</sup> Goldprice, <https://goldprice.org/gold-price.html> (07 Haziran 2023 tarihinde erişildi)

<sup>35</sup> Current Gold Gram Bar Values, <http://www.goldgrambars.com> (07 Haziran 2023 tarihinde erişildi).



Tablo I: İstanbul Boğazı'ndan 1938, 1985 ve 1990-2020 Yılları Arasındaki 33 Yıllık Dönemde Ticaret/Sivil Gemi Geçişleri<sup>36</sup>

Yıllar	Toplam Geçiş	Savaş Gemisi	Gün/Gemi Ortalaması	Groston (1.000*ton)	Kilavuz Kaptan Alan	Kilavuz Kaptan Oranı (%)	Uğraksız Kilavuz Kaptanlı	Römork Eşliğinde Geçen	SP1 Veren*	Uğraksız Geçiş Yapan
1938	4.500	--	12	7.500	--	--	--	--	--	--
1985	<b>24.100</b>	--	<b>66</b>	<b>105.000</b>	--	--	--	--	--	--
1990	20.515	183	56	--	--	--	--	--	--	--
1992	<b>30.411</b>	--	<b>83</b>	<b>133.564</b>	--	--	--	--	--	--
1993	33.628	--	92	134.132	--	--	--	--	--	--
1994	<b>34.266</b>	--	<b>94</b>	<b>134.540</b>	--	--	--	--	--	--
1995	46.954	--	129	128.328	17.772	<b>37.80</b>	--	--	--	24.629
1996	<b>49.952</b>	--	<b>137</b>	<b>133.800</b>	<b>20.317</b>	<b>40.60</b>	--	--	--	<b>23.761</b>
1997	50.942	--	140	126.575	19.752	<b>38.70</b>	--	--	--	24.270
1998	<b>49.304</b>	--	<b>135</b>	<b>279.842</b>	<b>18.881</b>	<b>38.30</b>	--	--	--	<b>24.561</b>
1999	47.906	--	131	160.041	18.424	<b>38.40</b>	--	--	--	--
2000	<b>48.079</b>	--	<b>132</b>	<b>159.466</b>	<b>19.209</b>	<b>39.90</b>	--	--	--	--
2001	42.637	--	117	176.373	17.767	<b>41.60</b>	--	--	--	--
2002	<b>47.283</b>	--	<b>130</b>	<b>210.373</b>	<b>19.905</b>	<b>42.10</b>	--	--	--	--
2003	42.553	--	117	562.282	22.356	<b>45.10</b>	--	--	42.132	26.050
2004	<b>54.564</b>	--	<b>149</b>	<b>433.852</b>	<b>22.318</b>	<b>40.90</b>	<b>11.489</b>	<b>665</b>	<b>54.564</b>	<b>34.256</b>
2005	54.794	--	150	468.046	24.494	<b>44.70</b>	12.073	618	53.814	34.111
2006	<b>54.880</b>	<b>168</b>	<b>150</b>	<b>475.797</b>	<b>26.589</b>	<b>48.45</b>	<b>12.149</b>	<b>834</b>	<b>53.324</b>	<b>31.880</b>
2007	56.606	166	155	484.868	26.685	<b>47.14</b>	11.113	795	55.132	31.826
2008	<b>54.396</b>	<b>200</b>	<b>149</b>	<b>513.636</b>	<b>27.001</b>	<b>49.64</b>	<b>12.532</b>	<b>734</b>	<b>53.232</b>	<b>31.762</b>
2009	51.422	131	141	514.656	24.977	<b>48.57</b>	12.770	753	50.712	32.297
2010	<b>50.871</b>	<b>93</b>	<b>139</b>	<b>505.615</b>	<b>26.035</b>	<b>51.18</b>	<b>11.323</b>	<b>825</b>	<b>50.020</b>	<b>28.668</b>
2011	49.798	94	136	523.544	26.011	<b>52.23</b>	11.384	785	49.179	27.938
2012	<b>48.329</b>	<b>129</b>	<b>132</b>	<b>550.527</b>	<b>24.812</b>	<b>51.34</b>	<b>11.017</b>	<b>742</b>	<b>47.637</b>	<b>27.345</b>
2013	46.532	196	127	551.775	24.023	<b>51.63</b>	11.101	708	45.616	26.577
2014	<b>45.529</b>	<b>237</b>	<b>125</b>	<b>582.468</b>	<b>24.508</b>	<b>53.83</b>	<b>11.862</b>	<b>763</b>	<b>44.928</b>	<b>26.212</b>

<sup>36</sup> Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti 2015 İstatistikleri, Ankara: 2015, s. 87-88; Republique de Turquie, Ministère des Affaires Etrangères, *Report Annuel Sur le Mouvement des Navires a Travers les Detroits Turcs, 2017*; Ankara, Novembre, 2018, s. 44-59; *Report Annuel Sur le Mouvement des Navires a Travers les Detroits Turcs, 2016*; Ankara, Novembre, 2018, s. 44-64; *Report Annuel Sur le Mouvement des Navires a Travers les Detroits Turcs, 2015*; Ankara, Novembre, 2016, s. 44-67; *Report Annuel Sur le Mouvement des Navires a Travers les Detroits Turcs, 2014*; Ankara, Novembre, 2015, s. 44-62; [https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/gemi\\_gecis.aspx](https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/gemi_gecis.aspx) (25 Şubat 2020 tarihinde erişildi); <http://www.mfa.gov.tr/turk-bogazlari.tr.mfa> (27 Şubat 2020 tarihinde erişildi).

\* Türk Boğazları'ndan geçiş yapan her geminin bütün bilgilerinin yer aldığı Seyir Planı-1 formuna "SP1" adı verilir. Uğraksız geçen gemiler sertifikalarına ait bilgileri SP1 formunda sunmak zorundadırlar. Uğraklı geçen gemiler acenteleri vasıtasıyla sertifikalarını bildirebilirler. Bkz. *Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü*, SP-1 Formu değişikliği yazısı; 44760763-011.07.02/9674, 24.02.2014.

2015	43.544	318	119	565.216	23.349	<b>53.62</b>	11.374	732	43.039	25.243
2016	<b>42.553</b>	<b>342</b>	<b>116</b>	<b>565.282</b>	<b>22.356</b>	<b>52.53</b>	--	--	<b>42.132</b>	<b>26.050</b>
2017	42.978	348	118	599.324	24.059	<b>55.97</b>	--	--	42.700	26.111
2018	<b>41.103</b>	<b>176</b>	<b>112</b>	<b>613.088</b>	<b>23.565</b>	<b>57.33</b>	<b>25.884</b>	<b>116</b>	<b>40.844</b>	<b>25.884</b>
2019	41.112	178	112	638.892	26.632	<b>64.79</b>	--	89	40.870	26.138
2020	<b>38.404</b>	<b>205</b>	<b>105</b>	<b>619.758</b>	<b>24.623</b>	<b>64.45</b>	--	<b>175</b>	<b>38.175</b>	<b>24.623</b>
TOPL.	<b>1.390.445</b>	<b>2.981</b>	<b>3.675</b>	<b>11.454.660</b>	<b>596.551</b>	<b>48</b>	<b>166.071</b>	<b>9.334</b>	<b>848.050</b>	<b>610.192</b>
ORT.	<b>44.853</b>	<b>186</b>	<b>119</b>	<b>384.855</b>	<b>23.862</b>		<b>12.775</b>	<b>622</b>	<b>47.114</b>	<b>27.736</b>

Yıllar	Uğraksız Geçiş Oranı (%)	200 m'den Büyük Toplam	200 m'den Büyük Tanker	500 Grostondan Küçük	Tanker Sayısı	Tanker Yedekli Geçiş	Kaza	Tehlikeli Yük Milyon Ton	Toplam Yük Milyon Ton
1938	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1985	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1990	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1992	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1993	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1994	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1995	<b>52.45</b>	--	--	--	--	--	--	--	--
1996	<b>47.56</b>	--	--	--	<b>4.248</b>	--	--	60.118	--
1997	<b>47.64</b>	--	--	--	4.303	--	--	<b>63.017</b>	--
1998	<b>49.81</b>	--	--	--	<b>5.142</b>	--	--	68.573	--
1999	--	--	--	--	5.504	--	--	<b>81.505</b>	--
2000	--	--	--	--	<b>6.093</b>	--	--	91.045	--
2001	--	--	--	--	6.516	--	--	<b>101.000</b>	--
2002	--	--	--	--	<b>7.427</b>	--	--	122.953	--
2003	--	3.873	--	522	8.097	73	--	<b>134.603</b>	--
2004	<b>62.78</b>	<b>3.052</b>	<b>2.108</b>	<b>2.107</b>	<b>9.399</b>	<b>110</b>	<b>23</b>	143.448	<b>306.565.000</b>
2005	62.25	3.503	2.202	1.610	10.027	81	28	152.340	335.250.000
2006	<b>58.09</b>	<b>3.653</b>	<b>2.238</b>	<b>2.176</b>	<b>10.153</b>	<b>111</b>	<b>27</b>	<b>150.846</b>	<b>475.796.880</b>
2007	56.22	3.653	2.254	2.138	10.054	105	31	152.481	484.867.696
2008	<b>58.39</b>	<b>3.911</b>	<b>2.070</b>	<b>1.800</b>	<b>9.303</b>	<b>119</b>	<b>32</b>	<b>149.667</b>	<b>515.639.614</b>
2009	62.81	3.871	2.060	1.128	9.299	122	32	152.729	514.656.446
2010	<b>56.35</b>	<b>3.623</b>	<b>2.058</b>	<b>1.377</b>	<b>9.274</b>	<b>115</b>	<b>36</b>	<b>157.119</b>	<b>505.615.881</b>
2011	56.10	3.800	1.866	1.046	9.103	93	19	149.867	523.543.509
2012	<b>56.58</b>	<b>3.866</b>	<b>1.805</b>	<b>1.064</b>	<b>9.027</b>	<b>98</b>	<b>12</b>	<b>140.411</b>	<b>550.526.579</b>
2013	57.12	3.801	1.844	1.192	9.006	87	14	141.411	551.771.780
2014	<b>57.57</b>	<b>4.295</b>	<b>1.818</b>	<b>928</b>	<b>8.745</b>	<b>90</b>	<b>9</b>	<b>140.359</b>	<b>582.468.334</b>
2015	57.97	3.930	1.774	879	8.633	71	9	141.525	565.216.784
2016	<b>61.21</b>	<b>3.873</b>	--	<b>552</b>	<b>8.703</b>	<b>73</b>	--	<b>136.100</b>	<b>565.282.287</b>
2017	<b>60.75</b>	4.005	--	436	8.832	88	--	146.943	599.324.748
2018	<b>62.95</b>	<b>4.106</b>	--	<b>508</b>	<b>8.596</b>	<b>116</b>	--	<b>2.957 ad.</b>	<b>613.088.166</b>
2019	<b>63.57</b>	4.106	--	--	8.957	89	--	9.135 ad.	638.892.062
2020	<b>64.11</b>	<b>4.952</b>	<b>2.653</b>	<b>374</b>	<b>8.435</b>	<b>67</b>	--	--	--
TOPL.	<b>58</b>	<b>64.873</b>	<b>26.756</b>	<b>19.837</b>	<b>202.876</b>	<b>1.708</b>	<b>364</b>	<b>2.778.060</b>	<b>7.686.690.766</b>
ORT.		<b>3.882</b>	<b>2.058</b>	<b>1.167</b>	<b>8.115</b>	<b>95</b>	<b>16</b>	<b>126.275</b>	<b>549.049.340</b>

Tablo II: Çanakkale Boğazı'ndan 1992-2020 Yılları Arasındaki 30 Yıllık Dönemde Ticaret/Sivil Gemi Geçişleri<sup>37</sup>

Yıllar	Toplam Geçiş	Savaş Gemisi	Gün/Gemi Ortalaması	İstanbul / Çanakkale Geçiş Farkı	Groston (1.000%ton)	Kılavuz Kaptan Alan	Kılavuz Kaptan Oranı (%)	Uğraksız Kılavuz Kaptanlı	Römork Eşliğinde Geçen	SPI Veren
1992	28.399		78	-2.012	152.984	--	--	--	--	--
1993	29.223	--	80	-4.405	154.253	--	--	--	--	--
1994	31.565	--	86	-2.701	154.490	--	--	--	--	--
1995	35.460	--	97	-11.494	152.220	8.292	23.40	--	--	--
1996	35.487	--	97	-14.465	158.200	10.307	28.40	--	--	--
1997	36.543	--	100	-14.399	152.675	11.047	30.20	--	--	--
1998	38.777	--	106	-10.527	152.806	11.448	29.50	--	--	--
1999	40.582	--	111	-7.324	198.025	10.002	24.60	--	--	--
2000	41.561	--	114	-6.518	204.943	11.130	26.70	--	--	--
2001	39.249	--	108	-3.388	222.231	10.703	27.30	--	--	--
2002	42.669	--	117	-4.614	255.831	12.164	28.50	--	--	--
2003	44.035	--	121	+1.482	772.922	19.007	20.50	--		43.543
2004	48.421	--	133	-6.143	534.000 [?]	14.404	29.75	--	188	48.421
2005	49.077	--	134	-5.717	579.695	15.661	31.91	5.802	298	48.396
2006	48.915	349	134	-5.965	595.826	16.871	34.49	6.249	366	48.264
2007	49.913	457	137	-6.693	611.886	16.885	33.83	5.982	453	48.802
2008	48.978	230	134	-5.418	657.397	18.334	37.43	6.911	472	48.565
2009	49.453	180	135	-1.969	667.413	18.588	37.59	7.051	490	49.210
2010	46.686	114	128	-4.185	672.841	18.678	40.01	6.343	515	46.469
2011	45.379	94	124	-4.419	705.413	18.920	41.69	6.693	571	45.196
2012	44.613	115	122	-3.716	735.729	18.775	42.08	6.722	638	44.416
2013	43.889	218	120	-2.643	745.568	18.924	43.12	6.829	605	43.579
2014	43.582	237	119	-1.947	761.632	19.107	43.84	7.460	616	43.238
2015	43.230	341	118	-314	777.989	18.843	43.59	6.984	584	42.755
2016	44.035	335	120	+1.482	772.922	19.007	43.16	--	--	43.543
2017	44.615	271	122	+1.637	823.460	19.925	44.65	--	--	43.888
2018	43.999	217	120	+2.896	849.140	19.958	45.36	--	156	43.513
2019	43.759	216	119	+2.647	872.314	21.616	49.39	--	138	43.321
2020	42.036	211	115	+3.632	858.844	21.175	50.37	--	306	41.581
TOPL.	1.224.130	3.585	3.354	+129.758	14.953.649	419.771	36	79.858	6.545	816.700
ORT.	42.211	239	116	+ 4.474	515.643	16.145		6.655	409	45.372

<sup>37</sup> Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti 2015 İstatistikleri, Ankara 2015. s. 89-90; [https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/gemi\\_gecis.aspx](https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/gemi_gecis.aspx) (25 Şubat 2020 tarihinde erişildi); Republique de Turquie, Ministere des Affaires Etrangeres, *Report Annuel Sur le Mouvement des Navires a Travers les Detroits Turcs*, 2017, Ankara Novembre 2018. s. 44-59; *Report Annuel Sur le Mouvement des Navires a Travers les Detroits Turcs*, 2016, Ankara Novembre 2018. s. 44-64; *Report Annuel Sur le Mouvement des Navires a Travers les Detroits Turcs*, 2015, Ankara Novembre 2016. s. 44-67; *Report Annuel Sur le Mouvement des Navires a Travers les Detroits Turcs*, 201, Ankara Novembre 2015. s. 44-62; <http://www.mfa.gov.tr/turk-bogazlari.tr.mfa> (27 Şubat 2020 tarihinde erişildi).

Yıllar	Ugraksız Geçiş Zaman	Ugraksız Geçiş Oranı (%)	200 m'den Büyük Toplam	200 m'den Büyük Tanker	500 Grostondan küçük	Tanker Sayısı	Tanker Yedekli Geçiş	Şaza	Teihikeli Yük Milyon Ton	Toplam Yük Milyon Ton
1992	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1993	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1994	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1995	23.268	65.61	--	--	--	--	--	1	--	--
1996	24.061	67.80	--	--	--	5.657	--	3	79.810	--
1997	24.668	67.50	--	--	--	6.043	--	--	80.458	--
1998	25.137	64.82	--	--	--	6.546	--	1	81.974	--
1999	--	--	--	--	--	7.266	--	--	95.932	--
2000	--	--	--	--	--	7.529	--	--	102570	--
2001	--	--	--	--	--	7.064	--	--	109.000	--
2002	--	--	--	--	--	7.627	--	--	130.866	--
2003	26.071	--	5.665	--	661	8.114	139	--	145.154	--
2004	36.310	--	3.917	--	1.327	9.016	112	9	155.562	--
2005	34.387	70.07	4.492	2.421	1.211	8.813	111	14	148.951	--
2006	32.061	65.54	4.845	2.462	1.404	9.567	131	11	152.726	595.826.240
2007	31.981	64.07	4.945	2.432	1.873	9.271	138	12	149.320	611.885.819
2008	31.981	65.30	5.223	2.290	844	8.758	162	14	149.052	657.396.892
2009	32.559	65.84	5.176	2.372	615	9.567	146	7	152.105	667.412.661
2010	28.768	61.62	5.098	2.381	598	9.252	138	7	156.929	672.843.533
2011	27.983	61.67	5.494	2.261	572	8.818	159	8	154.606	705.412.518
2012	27.418	61.46	5.917	2.220	519	8.998	134	5	151.040	735.728.537
2013	26.534	60.46	5.824	2.193	448	9.299	123	5	149.088	745.567.671
2014	2.657	60.10	5.902	2.127	512	9.250	116	9	152.286	761.631.756
2015	25.220	58.34	5.842	2.147	581	9.524	122	6	155.531	777.989.382
2016	26.071	59.20	5.665	--	--	9.481	139	--	156.203	772.922.682
2017	26.087	58.47	6.197	--	--	9.478	149	--	166.729	823.460.636
2018	25.835	58.71	6.612	--	732	9.257	156	--	9.247 ad.	849.140.218
2019	26.138	59.73	7.010	--	714	9.843	138	--	9.843 ad.	872.314.222
2020	24.639	58.59	7.430	--	779	9.372	126	--	--	--
TOPL.	589.834	63	101.254	27.586	13.390	213.410	2.289	112	2.975.892	10.249.532.767
ORT.	28.087	--	5.625	2.299	837	8.892	143	7	135.268	732.109.483

Böylece golden Frank standardından vazgeçilip \$ kuru üzerinden yeni formüle göre hesaplanan ücretler hiçbir şekilde Boğazların ışılandırma, seyir güvenliği, şamandıra ve bakım masraflarını aşarak kıyıdaş ülke Türkiye'ye çok fazla kazanç sağlayabilecek nitelikte olamayacaktır.<sup>38</sup>

Bakanlar Kurulu kararıyla, 1970 yılı Merkez Bankası kurunu ve OECD ülkelerinin fiyat endeksini temel alarak yaptığı zorlama bir hesap ile 1983 yılında 3.26\$ değerinde olan 1 golden Frank 0.80\$'a sabitlendi. Böylece

<sup>38</sup> Baxter R. R. and Jan F. Triska, *The Law of International Waterways*, Harvard University Press: Massachusetts, 1964. s. 248.

geçişten alınan sıhhiye, fener, şamandıra, tahlisiye gibi harçlarda hiç gereği yokken %75,27 oranında indirim yapılmış oldu.<sup>39</sup> Diğer bir ifadeyle, Türk milletinin Boğazlardan elde ettiği gelirin, ¾'ünden (dörtte üç) Evren yönetimi tarafından gelecekte bağlayıcı olacak şekilde vazgeçildi.

Evren idaresi tarafından 1983 senesinde golden Frank karşılığı harç ücretlendirmesinden vazgeçilmesi nedeniyle ve Montrö'ye göre geçiş ücretlerine zam yapılamayacağı için Türkiye her yıl geçiş ücretlerinde %75,27 kayba uğramaya başladı. Diğer bir ifadeyle golden frank olarak 100 Frank ödeyecek bir transit gemi dolar bazında 25 Frank ödeyerek Boğazlardan geçebiliyordu. Türkiye aleyhine bir durum yaratan bu uygulamanın değiştirilip tekrar Montrö hükümleri doğrultusunda golden frank bazlı ücretlendirmeye dönülmesine, uygulamanın ucuzluğundan faydalanmaya alışmış olan devletler ve gemi şirketleri şiddetle karşı çıktığından kararın geri alınabilmesi de olağan koşullarda mümkün olmayıp, 2023 senesine kadar 40 yıl yürürlükte kaldı. Bu dönemde golden frank standardından vazgeçilmesi nedeniyle karşılaşılan yıllık ortalama zarar yaklaşık 1 milyar \$, toplamda 40 milyar \$ civarındadır.

Rusya Federasyonu'nun 2022 yılı başında Ukrayna'ya karşı başlattığı savaş ortamının ortaya çıkardığı olağan dışı koşullar değerlendirilerek Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından 2022 yılı temmuz ayında Boğazlar geçişi tekrar Montrö'de tanınan hak uyarınca golden Frank standardına sabitlenip 0,85\$'dan 4,5\$'a yükseltildi, geçiş yapan sivil gemilerin bir seferde yüksek fiyatla karşılaşım uygulamaya toplu, organize itiraz yönlendirilememesi için mevcut ücretlendirme oranında indirim yapılmıştır. Yeni tarife bu çalışma yapılırken 2023 yılı temmuz ayı başında yürürlüğe girip, zaman içinde kademeli olarak tekrar golden Frank standardına uygun hale getirilerek ortalama dört kat artırılmıştır.<sup>40</sup>

Geçiş rejiminde ve ücretlendirmede gerek 1980'li yıllarda gerekse günümüzde en güçlü Karadeniz kıyıdaş devleti olan Rusya'nın onayının alınması önemlidir. Savaş durumu Rusya'nın olası itirazına olanak bırakmamıştır. Zira 1980'li yıllarda Sovyetlerin, günümüzde Rusya Federasyonu'nun desteği ve onayı olmadan Boğazlarla ilgili yürürlükteki Montrö Sözleşmesi'ne aykırı bir kararın uygulamaya konulması olanaksızdır. Boğazlar aynı zamanda Karadeniz'in statüsünü belirlediğinden ve Sovyet politikaları ticari kaygılardan daha çok askeri gerekliliklerle şekillendiğinden golden Frank standardından

<sup>39</sup> *Bakanlar Kurulu Kararı*, S: 11/6052; 07/02/1983.

<sup>40</sup> Geçiş ücretlendirmesindeki son değişiklikle ilgili bilgi için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanı Sayın Yunus Emre Ayözen'e teşekkür ederim. Uluslararası Gemilerin Boğazlardan Geçişine Yeni Düzenleme, <https://www.trthaber.com/haber/gundem/uluslararası-gemilerin-bogazlardan-gecisine-yeni-duzenleme-774019.html> (03 Ekim 2023 tarihinde erişildi).

vazgeçildiği 1980-1990 yılları arasındaki dönemde Karadeniz'deki gelişmelere ve bu dönem Sovyet donanma yapılanmasına göz atmakta fayda vardır.

### 3.Evren Döneminde Karadeniz'de Sovyet Faaliyetleri

Önceki sayfalarda da dikkat çekildiği üzere Türkiye, büyük bir talihsizlikle Soğuk Savaş'ın son 10 yılına Kenan Evren idaresinde girmiştir. Yunanistan'ın bedelsiz NATO'ya dönüşü, golden Frank standardından vazgeçilişine ek olarak sivil hükümetler tarafından reddedilen Çevik Kuvvet, sorunlara neden olan SEİA vb. gibi konular Darbe Hükümeti tarafından cılız itirazlarla ulusal çıkarlar göz ardı edilerek uygulamaya konulmuş, altın standardından vazgeçilerek esaslı bir ulusal gelir kaybına neden olunmuştur.

Dış politikada söz konusu öngöründen yoksun kararlar yürürlüğe konulurken Sovyetler Birliği'nin Karadeniz'deki varlığını tahkim edip, Doğu Akdeniz'de tekrar üstünlük kurma faaliyetleri hız kesmeden devam ediyordu. Türkiye'nin üyesi olduğu NATO ittifakı ve ABD ise Sovyetler'in Doğu Akdeniz'de kurabilecekleri olası jeo-stratejik başatlığı engelleyebilmek için karşı tedbirler almaktaydı. Cepheleşme kaçınılmaz olarak dönem dönem Türk Boğazları'nı anlaşmazlıkların merkezine yerleştiriyordu. Soğuk Savaş'ın son 10 yılına denk düşen bu dönemde Boğazlardan geçiş sayısı, tehlikeli madde oranı ve tonajı hızla artan Sovyet ticari gemilerine ek olarak karşılaşılan en önemli sorunların başında Boğazlardan Sovyet uçak gemisi geçiş talepleri, sınıf ve tonaj tecavüzleri ile uygulamalara Batı Bloku'ndan yapılan itirazlar gelir.

Sovyetler 1970'li yıllarda aktif göreve başlayan Doğu Akdeniz deniz filosu *Pyadyy Eskadra*'yı güçlendirmek için *Kiev* uçak gemisini 1976 yılında "hava yetenekli kruvazör" olduğunu iddia ederek Boğazlardan Akdeniz'e geçirmişlerdi.<sup>41</sup> Denize indirildikten sonra *Kiev*, yaklaşık bir yıl Karadeniz'de beklemiş, ABD başta olmak üzere Batılı devletler *Kiev*'in geçişine izin verilmemesini istemişti. Geçişini her ne kadar tartışmalı olup, Montrö'yü ihlal etse de Batı Bloku ülkeleri tarafından *Kiev*'in geçişine 1976 yılı başından itibaren yüksek dozda itiraz yöneltmekten kaçınmış, Türkiye Montrö'yü geniş yorumlayarak geçişe izin vermişti. Bu dönemde Sovyetler'in *Kiev* dahil helikopter pistleri bulunan *Moskova* ve *Leningrad* gemileri de uçak gemisi sınıfına girdiği için üç, tam anlamıyla bir uçak gemisi vardı. Buna karşın ABD Donanması'nın envanterinde 14 uçak gemisi mevcuttu. Uçak gemileri haricinde sayısal olarak Sovyet deniz gücü ABD'nin ilerisinde olmasına karşın nitelik üstünlüğü halen açık ara ABD'deydi.<sup>42</sup>

<sup>41</sup> Pyadyy Eskadra için bkz. İsmail Köse, "Doğu Akdeniz'de Soğuk Savaş Dönemi Sovyet Faaliyetleri: Pyadyy Eskadra [Beşinci Filo] ve Türk Boğazları", *Gazi Akademik Bakış*, C: 16, S: 31, (Kış, 2022), s. 59-80.

<sup>42</sup> *Cumhuriyet*, "Süper Güçlerin Savaş Gemileri", 8 Ocak 1976, s. 10.

Sovyetler tarafından, Chernomorsky kızağında inşa edilen *Kiev*'e geçiş izni verilmeden bir yıl önce aynı sınıftaki ikinci gemi olan 32.000 ton ağırlığındaki *Novorossisk*'in inşasına başlanmıştı. Üç yılda tamamlanan *Novorossisk* 16 Mayıs 1983 tarihinde Boğazlardan geçerek Akdeniz'e çıktı. Buradan Pasifik'e giderek Pasifik'teki görev gücüne katıldı. *Novorossisk* ile aynı yıl aynı sınıf diğer bir uçak gemisi olan 34.000 ton ağırlığındaki *Bakü*'nün inşasına başlanmıştır. *Bakü*'ye daha sonra, Soğuk Savaş'ın başında Kruşçev döneminde Sovyet Donanmasını geliştirmekle görevlendirilen Amiral Sergey Gorshkov'un adı verilmiştir. *Amiral Gorshkov*, beş yıl gecikmeyle 1987 senesinde göreve başladı. Bu gemiye de Boğazlardan bir kereliğine kuzey-güney yönünde geçiş izni verilmiştir.

Sovyetler, *Novorossisk* ve *Bakü*'nün inşasının başladığı yıl, daha büyük ve donanımlı bir uçak gemisi inşası için hazırlık yapmışlardı. Bu amaçla iki uçak gemisinin kızağa konulduğu sene olan 1982 yılında 43.000 ton ağırlığında *Riga* ismiyle yeni bir uçak gemisi inşasına karar verildi. *Riga*'nın inşasına 1983 senesinde daha önce *Kiev*'in inşa edildiği Nikolaev'deki kızaklarda başlandı. İkinci adını sınıfından alan *Riga*'nın ismi inşa esnasında *Tiflis*, daha sonra *Leonid Brejnev* ve en nihayet Soğuk Savaş'ın sona ermesinin hemen ardından, 1991 yılında *Amiral Kuznetsov* olarak değiştirilmiştir.<sup>43</sup> *Kuznetsov*, 2 Aralık 1991 tarihinde Boğazlardan geçecek, önceki uçak gemilerinin aksine *Kuznetsov*'un geçişine itiraz yöneltilemeyecektir.<sup>44</sup>

Yapımına başlandığında yeni uçak gemisi *Riga* planlamaya göre 1988 yılında tamamlanacaktı. *Riga* tamamlandığında Karadeniz'de bir işe yaramayacağından mutlaka Akdeniz'e çıkması gerekiyordu. Uçak gemisi olduğu için Boğazlardan geçişi Montrö'ye açıkça aykırıdır. *Riga* 1991 yılı ocak ayında suya indirilecek, tam faaliyete 1995 yılında geçebilecekti. *Riga*, Sovyetler dağıldığında tamamlanamamış olduğundan Ukrayna'da kalacak, *Varyag* adını alarak Ukrayna tarafından Çin'e satılmıştır. Türkiye, *Varyag*'ın 2001 yılında Boğazlardan geçişine izin vermiştir.

Sovyet tarihinde inşa edilmesi planlanmış en büyük uçak gemisi ilk adını sınıfından alan *Ulyanovsk*, diğer adıyla *Kremlin*'dir. Nükleer güçle çalışacak olan *Kremlin*'nin yapımına 1985 senesinde karar verilmiş, inşa için Chernomorsky kızağı büyütülmüştür. Geminin inşasına 1988 yılında başlanmıştır. ABD tarafından uydu görüntüleriyle Chernomorsky kızağının büyütülmesi tespit edilip, 75.000 ton ağırlığa sahip olacak *Kremlin*'in inşası yakından takip edilmeye başlanmıştır. Bu döneme kadar Karadeniz'deki kızaklarda inşa edilen *Tiflis* sınıfı en büyük uçak gemisi olacak olan *Ulyanovsk* ya da *Kremlin*, uydu

<sup>43</sup> *Russian aircraft carrier Admiral Kuznetsov*, [https://en.wikipedia.org/wiki/Russian\\_aircraft\\_carrier\\_Admiral\\_Kuznetsov](https://en.wikipedia.org/wiki/Russian_aircraft_carrier_Admiral_Kuznetsov) (19 Şubat 2023 tarihinde erişildi).

<sup>44</sup> İsmail Soysal, "Boğaz Trafik Sorun Yarattı", *Cumhuriyet*, 22 Ocak 1992, s. 15.

verilerinden elde edilen bilgilere göre güverte açısı 6-8 derece, uçuş güvertesi gemi boyunca uzanan, 300-305 m. uzunluğunda, 73 m. genişliğinde olarak inşa edilmekteydi.<sup>45</sup>

Batı'da Tiflis olarak adlandırılan *Kremlin*'in 1995 yılında tamamlanması planlanıyordu. Batı Bloku, *Kiev* sonrasında Akdeniz'de bu büyüklükte bir Sovyet uçak gemisi istemiyor, Türkiye ise Sovyetler ile düzelen ilişkilerinin *Kremlin* yüzünden bozulmasına sıcak bakmıyordu. Amerikan Donanması, *Kremlin*'e geçiş izni verilmesi durumunda Montrö'nün tartışmaya açılması için gerekli uluslararası ortamın oluşacağı beklentisi içindeydi. Buna karşın döneme ait istihbarat raporları Türkiye'nin Sovyetler ile anlaşmazlık yaratacak bir uygulamaya zorlanmaması gerektiği yönündedir.<sup>46</sup>

ABD ve İngiltere başta olmak üzere Batı Bloku, yapımı tamamlanıp suya indirilmeden önce, ön alıcı bir hamleyle *Kremlin*'in Boğazlardan geçişinin Montrö'ye aykırı olduğu, bu nedenle geçişin Türkiye tarafından engellenmesi gerektiğini ileri sürmüştü, geçiş tartışmaları 1985 yılından itibaren yoğunluk kazanmıştır. NATO uzmanları *Kremlin*'i Black Com-2 sınıfında tasnif ediyorlardı.<sup>47</sup> Sovyetler'in nükleer güçle çalışacak uçak gemisine *Kremlin* ya da *Sovetsky* adı Batılılar tarafından yakıştırılmıştır. Tartışmaların yaşandığı tarihte geminin kesin adı bilinmiyordu. Belirtilen nedenle 1988 yılında inşasına başlanıp bitirilemeyen *Kremlin* ile Black Com-2 sınıfı yine nükleer güçle çalışan yakıştırma adlı *Kremlin* birbirine karıştırılmaktadır. İlk *Kremlin* 1986 yılında Boğazlardan geçip Akdeniz'e imiştir.

Geminin geçiş tarihi yaklaştığında ABD'de uzmanlar günlerce Montrö'yü inceleyerek geçişe engel bir hüküm bulmaya çalıştılar. Aynı anda, toleranslı davrandığı için Türkiye üzerinde baskı oluşturuldu. Bu dönem Türk-Sovyet ilişkilerinde karşılıklı işbirliğinin arttığı bir devirdir. Belirtilen nedenle Türkiye, Montrö'yü bir Sovyet, Amerikan karşılaşmasında tartışmaya açmak istemiyordu. 24 Mart 1986 tarihinde ABD'nin *Kremlin*'in geçmemesi talebine, geçiş izninin ABD'yi ilgilendiren bir konu olmadığı yanıtı verildi.<sup>48</sup> Washington ve Londra'dan farklı bir tutum takınıldı. Türkiye'nin orta yol bulma teşebbüsü ABD ile İngiltere'yi rahatsız etmiştir. Tartışmalar yaşanırken *Kremlin*'in en erken iki yıldan önce inşasının bitirilemeyeceği bilinmektedir.

Daha önce de değinildiği üzere ABD Sovyetler'in Doğu Akdeniz'deki varlığını sona erdirmeye kararlı olduğundan *Kremlin* Boğazlara gelmeden evvel geçişin engellenmesine çalışılmaktadır. Büyük olasılıkla, geçişe izin verilmeye-

<sup>45</sup> Yılmaz Usluer, "Tiflis Gemisi Boğazlardan Geçer mi?", *Cumhuriyet*, 12 Mart 1990, s. 6.

<sup>46</sup> David Miller and Jonathan T. Hine Jr., *Soviet Carriers in Turkish Straits*, US Navy, Strategy and Campaign Department, Washington 31 January 1990, s. 4-6, 10.

<sup>47</sup> *Cumhuriyet*, "Sovyet Uçak Gemisi Türkiye'ye Dert Olacak", 24 Ekim 1985, s. 10.

<sup>48</sup> *Foreign Assistance Legislation for Fiscal Year 1988-89*, U.S. Government Printing Office, Washington 1987, s. 301.



ceğinin Türkiye tarafından ilan edilmesi halinde, Sovyetler'in gemiyi inşadan vazgeçeceği düşünülüyordu. Baskının nedenlerinden birisi de bu beklentidir. *Kremlin*'e gelen itirazların da etkisiyle Sovyetler, 1986 yılında ABD'nin *Yorktown* ve *Caron* destroyerlerinin Karadeniz'e girişine Montrö'yü ileri sürerek engel oldu.<sup>49</sup> *Yorktown* ve *Caron* iki yıl sonra Boğazlardan geçip Karadeniz'e çıkarak Kırım açıklarında ABD'nin uygulamaya koymaya çalıştığı ABD Donanmasının başka bir devletin karasularından askeri operasyon yapmadan zararsız geçiş hakkı bulunduğu iddiasıyla 12 Şubat 1988 tarihinde Kırım'a bağlı Sivastopol Sovyet deniz üssü açıklarında Sovyet karasularını ihlal edince Sovyet savaş gemileri SKR-6 ve Bezzavetnyy tarafından enterne edilmişler, ihlali sürdürünce de bordolarına çarpılarak durdurulmuşlardır.<sup>50</sup> İki ülkeyi sıcak savaşın eşiğine getiren bu anlaşmazlık yaşandığında karasularını ve kullanım haklarını kesin kurallara bağlayacak olan BMDHS görüşmeleri devam etmekle birlikte Sözleşme henüz imzaya açılmamıştı. Sovyetler dağıldığında *Kremlin*'in %40'ı tamamlanabilmiş, Sovyet sonrası türbülanslı dönemde yüksek maliyetler nedeniyle projeden vazgeçilmiş, böylece geçiş tartışmaları da kendiliğinden sona ermiştir.

Amerika'nın *Kremlin*'i engelleme çabalarının diğer amacı Montrö ile Sovyetleri de sınırlamak içindir. Dozu her geçen gün daha da tırmandırılan tartışmalar üzerine Türkiye'deki akademisyenlerin bir kısmı ABD'nin sudan bir kriz yaratarak Türk-Sovyet ilişkilerini kötüleştirmeye çalıştığından kuşkulanıyordu. Hatta, ABD'nin Montrö'de imzacı olmadığı için bu tür bir hakkı ileri süremeyeceğini söyleyenler bile vardı.<sup>51</sup> Bu yaklaşım hatalıdır. Zira objektiflik ilkesiyle ABD ve diğer imzacı olmayan devletler Montrö hükümlerinden lehte ya da aleyhte yararlanabilmekte, görüş ileri sürüp, itirazda bulunabilmektedirler. İlk başta, Soğuk Savaş'ın son dört yılında patlak veren *Kremlin* uçak gemisi krizi ve ABD'nin sert tutumunu anlamlandırmak güçtür. Buna karşın, 1986 senesinde Sovyetler'in 1990 gibi erken bir tarihte dağılacağı öngörülememiştir. ABD, böyle bir öngöründe bulundursa da bu tespiti müttefikleriyle paylaşmamıştır.

Sovyetlerle tansiyonu düşürmeye yönelik Salt-I Antlaşması'na rağmen Salt-II ABD Kongresi'nde onaylanmamıştı. Her ne kadar 1950-1960 dönemindeki kadar yüksek risk taşımasa da halen Sovyetlerle ani bir topyekûn konvansiyonel olmayan savaş olasılığı vardı. Veya ABD bu riski gündemde tutmayı geleceğe yönelik politikaları için uygun görüyordu. Boğazlar, özellikle Doğu Akdeniz'de artan Sovyet varlığı sonrasında esaslı askeri önem

<sup>49</sup> CIA-RDP87R00529R000100060020-6. 12 May 1986.

<sup>50</sup> *What a "bumping" incident 33 years ago says about the US Navy's future showdowns with Russia and China*, <https://www.businessinsider.com/us-soviet-black-sea-bumping-relevant-amid-russia-china-tensions-2021-2> (10 Ağustos 2023 tarihinde erişildi).

<sup>51</sup> Fahir Armaoğlu, "Montrö Sözleşmesi", *Tercüman*, 9 Mayıs 1986, s. 2.

kazanmışlardı. Tarih boyunca olduğu gibi Sovyetler'in hızla Akdeniz'e inebilmesi ve gerektiğinde gemilerini Karadeniz'deki üslerine geri döndürebilmesi Boğazların açık kalmasıyla mümkündür.

Soğuk Savaş'ın 1986 senesi öncesindeki 40 yılında Batı Bloku ile Doğu Bloku arasındaki cepheleşme büyük oranda Balkanlar, Akdeniz, Pasifik ve Ortadoğu'da yaşanmış, ana cepheleşme Avrupa'da gerçekleşmişti. İki önemli gelişme, 1979 yılında gerçekleşen İran Devrimi ve hemen sonrasında, Afganistan'daki Sovyet işgali, Doğu-Batı Bloku arasındaki cepheleşmenin sıklet merkezini tekrar Türk Boğazları'nın merkezde bulunduğu Doğu Akdeniz'e kaydırmıştır. Uçak gemilerinin geçişi son kırmızı çizgilerin aşılması olarak yorumlanmıştır. Türk Boğazları, Doğu Anadolu'da Çevik Kuvvet üsleri kurmak isteyen ABD için bu dönemde esaslı bir öneme sahipti. Zira, 1980 yılı başından itibaren sınırlı da olsa Sovyetlerle yaşanabilecek bir çatışmanın merkez üssünün Doğu Akdeniz olacağı öngörülebiliyordu. Bu öngörüğü destekler şekilde saha raporları son cepheleşmede Türk Boğazları'na sahip olanın önemli bir stratejik üstünlük elde edeceğini bildirmekteydi. Yeni savaş stratejileri konsepti doğrultusunda sınırlı bir çatışmada nükleer silahların kullanılma ihtimali yoktu.<sup>52</sup>

Amerikan savaş stratejistleri Ege ve adalardaki Türk-Yunan anlaşmazlığını NATO'nun aşıl tendonu olarak değerlendiriyorlardı. Saha raporlarına göre Sovyet *Eskadra* filosu ABD için önemli bir tehditti. Sovyetler'in Akdeniz'de ABD'yi tehdit edebilecek ve sınırlı bir çatışmayı yürütebilecek iki seçenekleri vardı: (1) Karadeniz'deki ikmal limanlarını kullanmadan deniz güçleri diğer üslerden hareket ettirilerek Doğu Akdeniz'de toplanabilirdi. Bu durumda, Sovyetler hızlı ve ani baskın olanağını elden kaçırmış olacaktı. Akdeniz'e gelinceye kadar uzun bir yol kat edecek olan Sovyet savaş gemilerinin yol güvenliği diğer dikkate alınması gereken sorundur. Ayrıca bu tercihte kat edilecek rotanın büyük kısmı NATO ittifakı içinde yer alan devletlerin sahillerine yakın alanlardan gerçekleşecekti.

İkinci olası seçenek durumunda Sovyetler: (2) Karadeniz üslerindeki savaş gemilerini kullanarak hızla Doğu Akdeniz'e inebilirlerdi. Bu durumda, gemilerin önceden bildirilmesi zorunluluğu, denizaltıların su üstünden gündüz ve bir seferde tek denizaltı geçme şartı ve ½ (yarım) günde geçişlerini tamamlayabilecek savaş gemilerinin geçişe gündüz başlamak zorunda olması ve bir seferde geçiş yapan gemi sayısının azami dokuzdan fazla olamaması Sovyet planlaması için önemli bir güvenlik açığı yaratıyordu.<sup>53</sup> ABD ve NATO'nun bu açıktan yararlanabilmesi için Türkiye'nin Sovyetler ile çatışmayı göze alacak işbirliği şarttır. *Kremlin* uçak gemisinin olası geçişinin krize dönüştürülme

<sup>52</sup> CIA-RDP936T00837R000400060002-2. 1986.

<sup>53</sup> CIA-RDP936T00837R000400060002-2. 1986.

nedenlerinin başında olası bir çatışmada Türkiye'nin tutumunu test etmek ve Ankara'yı kayıtsız işbirliğine yönlendirmek gelmiştir. Bu esnada Sovyetler, barış dönemi şartlarından yararlanarak halen *Pyadyy Eskadra*'yı güçlendirmeye devam ediyorlardı.

Soğuk Savaş'ın bitimiyle görevi sona erecek olan *Pyadyy Eskadra*, askeri olarak Sovyetler'in Akdeniz'de varlık göstermesine olanak tanırken; siyasi olarak Sovyet diplomatik gücünün Akdeniz ülkeleri tarafından, özellikle Doğu Akdeniz'de hissedilmesini sağlamış, Altıncı Filo ile etkin şekilde rekabet etmiştir. Füze teknolojisindeki gelişim Altıncı Filo'nun sınırlı savaş doktrinini benimsemesine sebep olurken, *Eskadra* Karadeniz'den gelip Boğazlardan geçen lojistik desteğin sayesinde yeni gelişmelere kolaylıkla adapte olmuştur.<sup>54</sup>

Akdeniz'deki Sovyet varlığının sürdürülebilirliği için Türkiye'nin tutumu belirleyici role sahiptir. Denize inmeden krize dönüştürülen *Kremlin* uçak gemisi sorununda görüldüğü gibi ABD, Türkiye'nin sadık bir müttefik olarak Montrö'yü Amerikan çıkarları lehinde geniş yorumlamasını, Sovyetler'e karşı ABD ile birlikte sert bir tutum takınmasını istiyordu. Oysa, 1946 yılındaki ABD savunma konsepti, 1957 yılındaki Suriye krizi; 1962 yılındaki Jüpiter füzeleri krizi; 1964 yılındaki Johnson Mektubu; 1970 yılındaki afyon krizi; 1974 yılındaki silah ambargosu ve 1980 yılında Yunanistan'ın karşılıksız olarak NATO'ya döndürülmesinde görüldüğü gibi ABD sadık bir müttefik olmaktan daha çok, Türkiye'yi kendi çıkarları için kullanan, en ihtiyaç duyulduğu anda da tarafsız tutum takınan bir politika takip etmekteydi.<sup>55</sup> Soğuk Savaş'ın son 10 yılının hukuk anlamındaki tarihi gelişmesi uzun tartışmalar sonrasında uluslararası deniz hukukunu düzenleyecek olan BMDHS'nin yürürlüğe girmesidir. BMDHS, kıyıdaş Türkiye'nin Boğazlardaki yetkilerini artırırken, golden Frank standardından vazgeçilmesi Türkiye'nin aleyhine olmuştur.

## Sonuç

Genelkurmay Başkanı Kenan Evren liderliğinde icra edilen darbe sonrasında gerek dış politika alanında gerekse Boğazlar geçişinde alınan ücretlerin hesaplanmasında ileride düzeltilmesi olanaksız hasarlara sebebiyet verilmiştir. Bunlara ek olarak ülke totaliter bir yönetim altına konulup, binlerce insan haksız, insanlık onuruna aykırı muameleyle karşı karşıya kalmıştır.

Her ne kadar Montrö müzakere edilirken, gelecek elli yıldaki teknolojik gelişmeleri, riskleri, enerji nakil sorunları tam olarak öngörülemediği olsa da, geçiş ücretleriyle ilgili kesin kurallar koyarak ücretlendirme golden Frank'a sabitlemiştir. Oniki Eylül yönetimi artan trafiğin neden olduğu güvenlik

<sup>54</sup> Philipe Masson, vd., "The Soviet Presence in the Mediterranean: A Short History", *Naval War Collage Review*, Vol: 23, No: 5, January 1971, s. 66.

<sup>55</sup> Andrew Mango, "Atatürk's Vision Takes Shape", *The Times*, "November 1, 1967, s. IV.

sorunlarına kirliliğe karşı alınacak önlemler, BMDHS'ye uyum gibi konular çözüm beklerken irrasyonel bir tercihle önceliği geçiş ücretlerindeki tarifeyi değiştirmeye vermiştir. Bu yersiz, plansız ve öngörüsüz tercih etkileri günümüzde bile süren sorunları beraberinde getirmiş, Türk ekonomisinin geçişlerden her yıl alınan ücretlerdeki formül değişimi nedeniyle esaslı kayba uğramasına neden olmuştur.

Golden Frank standardından vazgeçilmesi nedeniyle yaklaşık bir hesapla, Boğazlar geçişinden her yıl ortalama 1.2 milyar dolar eksik ücret alınmaktadır. Kararın yürürlüğe konulduğu 1983 yılından günümüz 2023 yılına kadar geçen sürede Türkiye'nin Boğazlar geçişinden uğradığı zararın toplamı yaklaşık  $40 \times 1.1$  milyar \$ =44 milyar \$ tutmaktadır. Ulaştırma Bakanlığı hesaplamaları da toplam 40 milyar \$ zarar ile bu hesaba yakındır. Yıllık ulusal gelirin ortalama 850 milyar \$ olduğu dikkate alındığında 40 yılda ulusal gelirin %20'ye yakın bir kısmından kaybedildiği gibi olağan dışı büyüklükte bir ekonomik kayıp saptamasıyla karşılaşılar. Sonuç olarak Mustafa Kemal Atatürk adına darbe yapanlar, Yunanistan'ı hiçbir ödün vermeden NATO'ya karşılıksız döndürmüş, iki yıl sonra da Atatürk'ün Türk milletine bıraktığı önemli bir gelir kaynağını irrasyonel kararlarıyla yok etmişlerdir. Bugün yapılabilecek en rasyonel ücretlendirme, ücretlerin önce ons altın karşılığı Montrö'ye göre belirlenmesi, aşırı şekilde artacak geçiş ücretlerinde daha sonra indirimle gidilmesidir.

Türk Boğazları'ndaki geçiş rejimi uygulamaları Karadeniz'in statüsünü ve Doğu Akdeniz'i doğrudan etkileyebilecek potansiyele sahiptir. Soğuk Savaş'ın son birkaç yılına girilen bu dönemde Akdeniz'de 17 sahil devlet vardır. Karadeniz'den farklı olarak Akdeniz'in kontrol edilmesi çok kolay değildir. Buna karşın tarih boyunca olduğu gibi Avrupa ve Afrika kıtasını kontrol edebilmek için Akdeniz'e hâkim olmak gereklidir. Amerikan hâkimiyeti bölgedeki üslere, Sovyet hâkimiyeti büyük oranda Boğazlara bağımlıdır. Türkiye Montrö Sözleşmesinin hükümlerine sadık kalarak ve hassasiyetle uygulayarak küresel dengelerin her gün değiştiği yeni jeopolitik konjonktürde İkinci Dünya Savaşında da uygulanan ve başarılı olunan aktif tarafsızlık politikasını sürdürmelidir. Söz konusu politika hem kıtasal hem küresel barışa hizmet edecektir.

## KAYNAKLAR

### 1. Arşiv Belgeleri

BOA, BEO.003101.232538.001.002 (H) 04 Cemaziyelahir 1325 [15/07/1907]).

CIA-RDP87R00529R000100060020-6. 12 May 1986.

FO371/59231, R 17969/6/44, “The Bosphorus and the Dardanelles”, 6 January 1947.

## 2. Kitap ve Makaleler

ARMAOĞLU, Fahir, “Montrö Sözleşmesi”, *Tercüman*, 9 Mayıs 1986, s. 2.

*Bakanlar Kurulu Kararı*, S: 11/6052; 07/02/1983.

BALKIS, Nuray-ALGAN, Oya, “Marmara Denizi Yüzey Sedimentlerinde (Şelf Alanı) Metallerin Birikimi ve Denetleyen Mekanizmalar”, *Deniz Kirliliği, Temel Kirleticiler ve Analiz Yöntemleri*, Ed. Kasım C. Güven-Bayram Öztürk, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı, İstanbul 2005, ss. 177-204.

BAXTER R. R.-TRİSKA, Jan F. *The Law of International Waterways*, Harvard University Press, Massachusetts, 1964. s. 248.

*Cumhuriyet*, “Boğaz’dan Transit Geçiş Ücreti Günlük Altın Bedeli Üzerinden Hesaplanacak” 1 Aralık 1982, s. 6.

*Cumhuriyet*, “Sovyet Uçak Gemisi Türkiye’ye Dert Olacak”, 24 Ekim 1985, s. 10.

*Cumhuriyet*, “Süper Güçlerin Savaş Gemileri”, 8 Ocak 1976, s. 10.

KIZILSÜMER, Deniz, *Uluslararası Deniz Hukuku Çerçevesinde Boğazlarda Kıyı Devletinin Yetkileri*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, SBE, 2002, s. 184;

KÖSE, İsmail, “Doğu Akdeniz’de Soğuk Savaş Dönemi Sovyet Faaliyetleri: Pyady Eskadra [Beşinci Filo] ve Türk Boğazları”, *Gazi Akademik Bakış*, C: 16, S: 31 (Kış, 2022), ss. 59-80.

*Lozan Barış Antlaşması*, 24 Temmuz 1923, Maddeler 114 ve 115; Ek X. Sağlık Sorunlarına İlişkin Bildiri.

*Lozan Barış Konferansı Tutanaklar Belgeler, Boğazlar Rejimine İlişkin Ek Sözleşme*, Çev. Seha L. Meray, *Montrö Boğazlar Sözleşmesi*, 20 Temmuz 1936.

MANGO, Andrew, “Atatürk’s Vision Takes Shape”, *The Times*, “November 1, 1967, s. IV.

MASSON, Philipe, vd., “The Soviet Presence in the Mediterranean: A Short History”, *Naval War Collage Review*, Vol: 23, No: 5, January 1971, s. 66.

MİLLER, David-HİNE Jr., Jonathan, T, *Soviet Carriers in Turkish Straits*, US Navy, Strategy and Campaign Department, Washington 31 January 1990, ss. 4-6, 10.

*Montreux Boğazlar Konferansı, Tutanaklar [ve] Belgeler*, Çev. Seha L. Meray-Osman Olcay, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara 1976.

*Report Annuel Sur le Mouvement des Navires a Travers les Detroits Turcs, 2016*, Ankara Novembre 2018.

*Report Annuel Sur le Mouvement des Navires a Travers les Detroits Turcs, 2015*, Ankara Novembre 2016.

*Report Annuel Sur le Mouvement des Navires a Travers les Detroits Turcs, 2014, Ankara Novembre 2015.*

Republique de Turquie, Ministere des Affaires Etrangeres, *Report Annuel Sur le Mouvement des Navires a Travers les Detroits Turcs, 2017, Ankara Novembre 2018.*

SOYSAL, İsmail, "Boğaz Trafığı Sorun Yarattı", *Cumhuriyet*, 22 Ocak 1992, s. 15.

*TBMM Tutanak Dergisi (TD)*, B. 45, O. 5. 07 Şubat 1979.

*TBMM TD*, B. 112, O. 3. 09 Ağustos 1851, Denizbank Türk Anonim Ortaklığı... S: 71-1939, 6-2423. 18 Temmuz 1951.

*TBMM TD*, B. 12, O. 1. 04 Aralık 1979.

*TBMM TD*, B. 176, O. 1. 19 Ekim 1983.

*TBMM TD*, B. 46, O. 2. 19 Aralık 1986.

*TBMM TD*, Milli Güvenlik Konseyi, 21 Nisan 1340 Tarih ve 500 Sayılı Rüsüm-u Sıhhiye..., S: 270. 24 Aralık 1980.

*Türkiye Cumhuriyeti Resmi Gazete (TCRG)*, S. 14469, Boğazlardan Transit Olarak Geçen Gemilerden Tahsil Edilmekte Bulunan Sıhhiye Resmine Dair Tebliğ, 07 Mart 1973, s. 26.

*TCRG*, S. 17510, Gemi Sağlık Resmi Kanunu, 10 Kasım 1981.

*TCRG*, S. 3374, Montrö Boğazlar Sözleşmesi, 5 Ağustos 1936, Madde 2, Lahika-I, Madde 1/a.

*The Problem of the Turkish Straits*, CIA-RDP08C01297R000500030004-2-1947.

Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası, *Yıllık Rapor 1981*, Ankara 1982. s. 38.

*Türkiye Dış Politikasında 50 Yıl, Montreux ve Savaş Öncesi Yılları (1935-1939)*, Dışişleri Bakanlığı, Ankara 1973.

*TÜSİAD*, 1982 Yılına Girerken Türk Ekonomisi, TÜSİAD-T/82.1.73: İstanbul 1982.

*Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti 2015 İstatistikleri*, Ankara 2015.

USLUER, Yılmaz, "Tiflis Gemisi Boğazlardan Geçer mi?", *Cumhuriyet*, 12 Mart 1990.

### 3. İnternet Kaynakları

*Current Gold Gram Bar Values*, <http://www.goldgrambars.com> (07 Haziran 2023 tarihinde erişildi).

*Foreign Assistance Legislation for Fiscal Year 1988-89*, U.S. Government Printing Office, Washington 1987. s. 301.

*Goldprice*, <https://goldprice.org/gold-price.html> (07 Haziran 2023 tarihinde erişildi)

<http://www.mfa.gov.tr/turk-bogazlari.tr.mfa> (27 Şubat 2020 tarihinde erişildi).

[https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/gemi\\_gecis.aspx](https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/gemi_gecis.aspx) (25 Şubat 2020 tarihinde erişildi);

[https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/gemi\\_gecis.aspx](https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/gemi_gecis.aspx) (25 Şubat 2020 tarihinde erişildi);

*Russian aircraft carrier Admiral Kuznetsov*, [https://en.wikipedia.org/wiki/Russian\\_aircraft\\_carrier\\_Admiral\\_Kuznetsov](https://en.wikipedia.org/wiki/Russian_aircraft_carrier_Admiral_Kuznetsov) (19 Şubat 2023 tarihinde erişildi).

*Türk Boğazları*, <http://www.mfa.gov.tr/turk-bogazlari.tr.mfa> (18 Şubat 2023 tarihinde erişildi).

Uluslararası Gemilerin Boğazlardan Geçişine Yeni Düzenleme, <https://www.trthaber.com/haber/gundem/uluslararasi-gemilerin-bogazlardan-gecisine-yeni-duzenleme-774019.html> (03 Ekim 2023 tarihinde erişildi).

*What a "bumping" incident 33 years ago says about the US Navy's future showdowns with Russia and China*, <https://www.businessinsider.com/us-soviet-black-sea-bumping-relevant-amid-russia-china-tensions-2021-2> (10 Ağustos 2023 tarihinde erişildi).

