

# Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Statüsünün Güncel Gelişmeler ve Kanal İstanbul Projesi Bağlamında Değerlendirilmesi

Dikran M. ZENGİNKUZUCU<sup>1</sup>

Abdülbari ÇİNTAN<sup>2</sup>

---

## Öz

*Boğazlar jeopolitik konumu sonucu dünya siyasetini etkilediği gibi Türkiye'nin ulusal güvenliği açısından büyük öneme sahiptir. 1991'de SSCB'nin dağılması ve soğuk savaşın sonlanması sonrası Orta Asya ile Avrupa arasındaki enerji hattının doğal bağlantısı olan boğazlar halen jeopolitik önemini korumaktadır. Son dönemde boğaz trafiğindeki artış ve Kanal İstanbul projesinin de gündeme gelmesi ile Boğazların statüsünün geleceği konusu yeniden ilgi odağı olmuştur. Bu makale tarihsel ve güncel gelişmeler bağlamında Türkiye'nin 1936 Montrö Sözleşmesi ile elde ettiği egemenlik haklarında değişikliğe yol açacak bir argüman oluşturulmasına izin verecek her türlü politikadan korunması gerektiğini savunmaktadır.*

**Anahtar Kelimeler:** Türk Boğazları, Montrö Boğazlar Sözleşmesi, Serbest Geçiş Hakkı, Kanal İstanbul, Uluslararası Boğazlar.

**Revisiting the Status of Montreux Convention on Straits in the Context of Actual Developments and the Canal Istanbul Project**

## Abstract

*As a consequence of its geopolitical location, Turkish Straits affecting world politics have a crucial importance for the security of Turkey. After the diffusion of USSR in 1991 and the end of cold war, Turkish straits still maintain its geopolitical importance as a natural connection of the energy lines between Central Asia and Europe. As a result of the increase in sea traffic of Bosphorus and the project of Canal Istanbul coming into agenda, the future of the status of the Straits became the center of attention once again. This article will argue that Turkey shall refrain from all policies which may bring an argument for the modification on Its sovereignty rights obtained with 1936 Montreux Convention.*

**Keywords:** Turkish Straits, Montreux Straits Convention, Free navigation right, Kanal İstanbul, International straits.

---

<sup>1</sup> Dr. Öğr. Üyesi, İstanbul Esenyurt Üniversitesi, dikranzenginkuzucu@esenyurt.edu.tr. Tel: 0-212-444 9123-1084

<sup>2</sup> Araştırmacı, cnt6534@gmail.com. Tel: 0-212-444 9123-1084

## 1. Giriş

Boğaz iki kara arasındaki dar deniz olarak tanımlanabilir (TDK, 2019). Boğazlar bir coğrafi şekil olmalarına karşın su yolları üzerinde denetim ve güç mücadelesi bakımından uluslararası politikada önemli stratejik önem arz etmektedir. Özellikle ticari veya politik ve askeri anlamda stratejik öneme sahip su yolları üzerinde yer alan boğazlara sahip olmak kıyı devletleri için önemli bir avantaj ortaya çıkarmaktadır (Günel, 2008: 121). Bu yüzden ki yüzyıllar boyunca tarih uluslararası boğazların statüsü ve kontrolü için mücadelelere tanık olmuştur (Koday, Koday ve Kaymaz, 2017). Uluslararası Adalet Divanı 1947 tarihli Corfu Channel kararında uluslararası boğazı şöyle tanımlamaktadır: “Açık denizin iki bölümünü bağlayan ve deniz ulaşımında kullanılan boğazlar”. Münhasır ekonomik bölge tanımının ilk kez kullanıldığı 1982 tarihli BM Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)’nin 37. Maddesi “açık denizin veya bir münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya bir münhasır ekonomik bölgenin diğer bölümü”nü bağlayan boğazları uluslararası boğazlar olarak tanımlar. Sözleşmeye göre uluslararası boğazlarda “bütün gemiler ve uçaklar bir engelleme olmaksızın transit geçiş hakkından yararlanırlar”. Uluslararası boğazlardan transit geçiş hakkı BMDHS’nin *sine quo non* (olmazsa olmaz) şartı olarak ortaya konmuştur (Martin, 2010: 1).

Türk Boğazları, tarih boyunca farklı devletleri yakından ilgilendiren bir sorun olmuştur. Bundan dolayı da Boğazlar’dan geçiş rejimi siyasal durumlara bağlı olarak belirlenmiştir. Türkiye bakımından, Boğazlar 560 yılı aşkın bir geçmişe sahiptir. Osmanlı Devleti’nin İstanbul’u 1453 tarihinde fethetmesi ve 1484’te Karadeniz’in Osmanlı’nın iç denizi haline gelmesiyle beraber Boğazlar ve Karadeniz tamamen Türklerin egemenliği altına girmiş oldu. Böylece, Osmanlı İmparatorluğu Boğazlar üzerindeki hâkimiyetini 19. Yüzyılın başlarına kadar devam ettirmiş ve Boğazlar’daki geçiş rejimini tek başına belirlemiştir (Doğru, 2014: 136). İmparatorluğun giderek zayıflaması ve Boğazların uluslararası öneminin artması sonucu Türk Boğazları rejimi, yaşanan bu gelişmelere paralel olarak değişikliğe uğramış ve 1809 yılından sonra uluslararası antlaşmalarla belirlenen bir geçiş rejimi uygulanmaya başlanmıştır (Pazarcı, 2016: 276). Osmanlı İmparatorluğu’nun İstanbul’u fethi sonrasında Türk Boğazları’nda uygulanan geçiş rejimlerini üç dönem şeklinde incelenebilir:

1. Tek Taraflı Uygulamalar Dönemi (1453 - 1809)
2. İki Taraflı Antlaşmalar Dönemi (1809 - 1841)
3. Çok Taraflı Antlaşmalar Dönemi (1841 - Günümüz)

Bu çalışma Türkiye’nin Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin getirdiği egemenlik rejimini etkileyecek hiçbir argümanı kabul etmemesi gerektiğini savunmaktadır. Buna koşut olarak çalışmanın ilk bölümü boğazlar rejiminin tarihsel gelişimi ve tarihsel uygulamalar gözden geçirilecek, ikinci bölümde Montrö Boğazlar Sözleşmesinin getirdiği rejim ve özellikleri tartışılacaktır. Üçüncü bölümde güncel gelişmeler ve özellikle de Kanal İstanbul projesi çerçevesinde boğazların rejimi değerlendirilecektir. Bu bölümde Kanal İstanbul’un olası statüsü de tartışılacaktır. Son bölümde ise genel değerlendirmelerde bulunulacaktır. Bu çerçevede güncel gelişmelerin ve Kanal İstanbul projesinin Montrö Boğazlar Sözleşmesi rejimini tartışmaya açabilecek bir aşamaya getirilmemesinin Türkiye’nin egemenlik hakları bakımından önemi vurgulanacaktır.

## 2. Tarihi Gelişim

### 2.1. Tek Taraflı Uygulamalar Dönemi (1453-1809)

Osmanlı İmparatorluğu’nun 1453’te İstanbul’u fethetmesiyle Türklerin eline geçen Boğazlar, 1809 yılında Osmanlı ile İngiltere arasında imzalanan “Kale-i Sultaniye” antlaşmasına kadarki dönem, mutlak Türk egemenliği dönemi, mutlak kapalılık ilkesi dönemidir. Bu ilke Osmanlı İmparatorluğu’nun “Kadim Kaidesi” deyimi olarak anılmıştır (İnan, 1986: 7).

Osmanlı İmparatorluğu Boğazlar ve Karadeniz’deki “Kapalılık İlkesini” titizlikle uygulamış. Ancak daha sonra bazı devletlerle yaptığı antlaşmalar çerçevesinde kendi karasularında bu devletlere ticaret yapma hakkı tanımıştır. Örneğin Venediklilere, Fatih Sultan Mehmet döneminde yapılan ikili anlaşma ile birlikte Osmanlı bayrağı altında ticaret yapma hakkı tanınmıştır. Bunu takiben 1536 yılında Fransa ile yapılan ikili anlaşmalar gereği iki devlet de diğerinin karasularında diğerine ticaret yapma ve serbest dolaşma hakkı tanımıştır. Osmanlı İmparatorluğu’nun buradaki asıl amacı Fransa’yı yanına çekerek Avrupa’da kendine karşı oluşturulan Haçlı Birliğini parçalamaktır. Bundan dolayı Fransa’ya askeri yardımlar yapıldığı gibi, çok önemli ekonomik ayrıcalıklarda tanınmıştır. Ardından 1579 yılında İngiltere’ye ve 1612’de Hollanda’ya çeşitli ayrıcalıklar tanınmıştır (Şener, 2014: 471).

1770’te Osmanlı ve Rusya arasında patlak veren savaş, 1771 yılında Rusya’nın Baltık Denizinden gelerek Osmanlı donanmasının Çeşme’de yakılması da dâhil olmak üzere, Osmanlı Devleti Rusya karşısında çok sayıda yenilgi almıştır. 1773’te Rusya Kırım’ı işgal etmesi ile birlikte iki devlet arasında Rusya’nın kesin olarak Karadeniz’e inmesini ve serbest ticaret yapmanın önünü açan 21 Temmuz 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması imzalanmıştır (Şener, 2014: 472).

Daha önce Fransa ve İngiltere gibi ülkelere kapitülasyonların bir benzerini Rusya Küçük Kaynarca Antlaşması ile elde etmiştir. Rusya Osmanlı Devleti'nde tam bir ticaret serbestliği elde etmiştir (Dördüncü, 2001: 76). Karadeniz Türk gölü olma özelliğini kaybetmiş ve Rus ticaret gemilerinin Boğazlardan geçmesinin önü açılmıştı ancak gerek Rus savaş gemilerine gerekse de yabancı devletlerin savaş ve ticaret gemilerine Boğazlar'ın ve Karadeniz'in kapalılığı prensibi geçerliliğini korumuştur (Fırat, 1950: 16). Bir yandan duraklama dönemine giren bir yandan güç kaybeden Osmanlı İmparatorluğu 1798'de Mısır'ın I. Napolyon tarafından işgal edilmesi üzerine Rusya'dan yardım istemek zorunda kalmıştır. Osmanlı - Rusya arasında 1798 yılında imzalanan İstanbul Antlaşması (Osmanlı – Rus ittifakı) ile Rusya Boğazlara inme fırsatını elde etmiştir. I. Napolyon'un yenilmesi ve Mısır meselesi çözüldükten sonra İstanbul Antlaşması'nın 4. maddesine göre Rus savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesine müsaade edilmiş ve diğer yabancı devletlerinin savaş gemilerine geçiş yasağı getirilmiştir (Sander, 2014: 181-182). Tarihte ilk kez yabancı bir devletin savaş gemileri Boğazlardan serbest geçiş hakkı elde etmiş ve Boğazlar, Rus ve Osmanlı egemenliği/taahhüdü altına girmiştir (Şener, 2014: 473). Bu durum 1805 tarihli Osmanlı – Rus ittifakında da yer almıştır (Vank, 1998: 95). Rusya ile yapılan iki antlaşma ile beraber Rus savaş gemilerinin savaş zamanında serbest geçiş hakkı elde etmesi ve barış zamanında Boğazlar'da ve Karadeniz'de sahip olduğu egemenlik haklarını kullanmaya devam ettiğini söylemek yanlış olmaz.

## 2.2. İki Taraflı Antlaşmalar Dönemi (1809-1841)

Osmanlı Devleti'nin değişen dünya konjonktüründe kendi çıkarları ekseninde de Fransa yanlısı politikalar izlemesi, Rusya – Osmanlı arasında 1806 yılında başlayıp 6 yıl sürecek savaşın başlamasına sebebiyet vereceği gibi, Rus müttefiki olan İngilizlerin donanması Şubat 1809 yılında Çanakkale Boğazı'ndan geçerek İstanbul üzerinde baskı kurmasına da sebep olmuştur (Berber, 2008: 78). Ancak Rus Çarı'nın farklı bir politika izleyerek Napolyon ile uzlaşmaya gidince, İngiltere de Osmanlı Devleti ile uzlaşma gereği duymuş ve nihayetinde İngiltere ile Osmanlı arasında Ocak 1809 yılında “Kale-i Sultaniye” (Çanakkale Antlaşması) antlaşması imzalanmış ve bu antlaşma 12 maddelik bir barış antlaşması ile 4 maddelik gizli bir ittifaktan oluşuyordu (Armaoğlu, 2014a: 112). Bu antlaşma İngilizlerin Karadeniz'deki ticaret gemilerinin hakları aynen devam edecekti bunun yanında Savaş gemilerinin İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçmelerinin önceki dönemlerde her zaman yasaklı olduğunu ve bu kural barış döneminde de İngiltere dahil tüm devletlerin uymasını kabul eden bir antlaşmadır (Ün, 2017: 14-15).

Bu antlaşma ile beraber Osmanlı Devleti'nin Boğazlar'da gerek savaş gerekse de barış zamanında uyguladığı tek taraflı “Kapalılık İlkesi” ortadan kalkıyordu. Başka bir ifade ile barış zamanında Osmanlı Devleti'nin savaş gemilerine izin vermesi, verilen bir uluslararası yükümlülüğün ihlali söz konusu olacaktı (Armaoğlu, 2014a: 113). Bu anlaşmanın diğer bir önemli sonucu da Rusya ve Osmanlı arasında sorun olan Boğazlar meselesine, o zamana dek ilgisi olmayan üçüncü bir ülke olarak İngiltere'nin dahil olmasıdır.

1828'de başlayan Osmanlı – Rus savaşından sonra, 14 Eylül 1829'da Edirne Antlaşması imzalanmıştır (Sander, 2013: 299). Osmanlı Devleti'nin imzaladığı Edirne Antlaşması, Küçük Kaynarca Antlaşması'ndan sonra imzaladığı en ağır antlaşmadır. Bu antlaşma ile birlikte, Osmanlı Devleti, Karadeniz kıyılarının büyük bir kısmını ve önemli limanlarını kaybetmiş, ayrıca Rus vatandaşlarına Osmanlı topraklarında serbest ticaret hakkı tanınmıştır (Armaoğlu, 2014a: 196-197).

Edirne Antlaşması'nın en önemli maddelerden biri olan 7. madde ise Boğazların geçiş rejimi ile ilgili olup ayrı bir önem taşımaktaydı (Fırat, 1950: 16). Oldukça geniş bir ifade ile 1829'a dek süregelen Osmanlı Devleti'nin Boğazlar'daki ticaret gemilerinin geçişlerine yönelik mutlak egemenliği veya “Kadim Kaidesi” bu antlaşma ile birlikte son bulmuş ve sözleşmenin taraflarından olan Rusya'nın ticaret gemilerinin yanı sıra tüm yabancı devletlerin ticaret gemilerine Boğazlar'da barış zamanında serbest geçiş hakkı tanınmıştır (Vank, 1998: 96). Böylece Osmanlı Devleti'nin Boğazların ticaret gemilerine kapalılığı ilkesi ortadan kalktığı gibi, Boğazların ticaret gemilerine açıklığı, ilk kez bu antlaşma ile beraber uluslararası bir yükümlülük haline getirilmiştir (İnan, 1986: 11).

Osmanlı Devleti'nin aleyhine gelişen dönemin siyasi olayları ve özellikle Mısır valisi Mehmet Ali Kavallı'nın Navarin'de yanan donanmasını tekrardan onarmak için Suriye'nin ormanlarına ihtiyaç duyduğunu bahane ederek Suriye valiliğini istemesi, bu isteğin II. Mahmut tarafından reddedilmesi ile patlak veren isyan karşısında çaresiz kalan Osmanlı Devleti diğer devletlerden yardım arayışı içerisine girmiş, Avrupa'da Hollanda ve Belçika sorunu ile uğraşan İngiltere'nin isteksiz davranması ve Fransa'nın Mehmet Ali Kavallı'ya destek vermesi, bu durumda bu iki devletten bir yardım alamayacağını düşünen II. Mahmut Rusya'ya yaklaşmak zorunda kalmıştır (Sander, 2013: 300-301). Rusya ile Osmanlı arasında yapılan ittifak gereği 8 Temmuz 1833 tarihinde saldırmazlık ve yardımlaşma antlaşması olarak “Hünkâr İskeleyi Antlaşması” imzalanmış ve Rus kuvvetleri 10 Temmuz 1833 tarihinde İstanbul'u terk etmiştir (Armaoğlu, 2014a: 217). Süresi 8 yıl olan (Berber, 2008: 85) bu antlaşmaya göre bir saldırı ve savaş durumunda yardım isteyen devlet, yardıma gelen kara ve deniz kuvvetlerinin masraflarını

karşılacak, Rusya'ya bir saldırı olduğunda Osmanlı Devleti Boğazları kapatacak, her ne olursa olsun hiçbir savaş gemisinin Boğazlardan geçmesine izin vermeyecektir.

Sonuç olarak; Rusya 1829 Edirne Antlaşması'ndaki konumunu 1833 Hünkâr İskeleyi Antlaşması'yla daha da güçlendirmiş ve Çanakkale Boğazının yabancı savaş gemilerine kapalı olma şartı getirilmiş, bunun yanında yardım bahanesiyle Rus savaş gemilerine geçiş hakkı tanınmış oldu.

### **2.3. Çok Taraflı Antlaşmalar Dönemi (1841-Günümüz)**

1841 yılında imzalanan Londra "Boğazlar Sözleşmesi"yle birlikte Türk Boğazlarının hukuksal rejimi açısından çok taraflı antlaşmalar dönemi başlamış, bu antlaşma ile birlikte barış zamanında yabancı savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesi Osmanlı Devleti'nin egemenliğinden çıkmış uluslararası yükümlülükler dayanan bir kural haline gelmiştir.

1841 tarihinden günümüze kadarki süreçte Boğazlar üzerindeki geçiş rejimlerini 3 dönem şeklinde inceleyebiliriz.

#### **2.3.1. Lozan Barış Antlaşmasına Kadar ki Geçiş Rejimi (1841 - 1923)**

1833 yılında imzalanan Hünkâr İskeleyi Antlaşması'ndan memnun olmayan Avrupalı devletler, 1834 yılından itibaren Boğazların "kapalılık ilkesini", milletlerarası yükümlülükler dayanan bir taahhüt şekline dönüştürmeyi daha sık dillendirmeye başlamışlar, bu antlaşmanın artık yürümeyeceğini anlayan Rusya'da bu devletlere paralel olarak hareket etmeye başlamıştır (Armaoğlu, 2014a: 227). 1841 yılında Hünkâr İskeleyi Antlaşması'nın süresi dolduktan sonra Avrupa'nın güçlü devletleri olan Rusya, Fransa, İngiltere, Prusya ve Avusturya ile Osmanlı Devleti arasında 13 Temmuz 1841 tarihinde "Londra Boğazlar Sözleşmesi" imzalanmıştır (Kayıran ve Metintaş, 2017: 24). Bu anlaşma ile birlikte Osmanlı Devleti'nin "Karadeniz ve Çanakkale Boğazı'nda geçmişten beri kabul ettiği yabancı savaş gemilerinin geçişi ile ilgili tek taraflı "kapalılık ilkesi" milletlerarası anlaşmalara dayanan bir taahhüt haline gelmiştir (Sander, 2013: 303). Öte yandan, Boğazlar'ın ticaret gemilerine serbestlik ilkesi benimsenmiştir (Vank, 1998: 97).

Rusya'nın gelenekselleşen Güney'e inme politikasını gerçekleştirmek üzere hareket geçmesi 1853'te Osmanlı ile Rusya arasındaki Kırım Savaşı'nın başlamasına sebebiyet vermiştir (Gencer, 2009: 1). Ancak bu savaş diğer Avrupalı devletlerin çıkarları açısından büyük bir tehdit oluşturmaktaydı. Bundan dolayı bu devletler kendi çıkarlarını korumak ve bu tehditi bertaraf etmek için Osmanlı Devleti'nin yanında yer alarak Rusya'ya karşı bir blok oluşturmuşlar ve gerçekleştirilen savaşın sonunda Rusya yenilmiş, 30 Mart 1856 tarihinde taraflar arasında "Paris Antlaşması" imzalanmıştır (Keleş, 2008: 160-178). Bu antlaşmayla, Boğazların "Kapalılığı İlkesi" 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesine atıfta bulunarak yürürlükte olduğu vurgulanmıştır (md.10). Karadeniz askerden arındırılmış ve tarafsız hale getirilmiştir. Paris Antlaşması'na ek olarak imzalanmış 4 maddelik "Paris Boğazlar Sözleşmesi"nin ilk maddesi "Londra Boğazlar Sözleşmesi"ndeki "kapalılık İlkesi" bir kez daha vurgulanmıştır (Keleş, 2008: 187).

Rusya, her ne kadar Paris Antlaşması'yla Karadeniz'in tarafsızlığını kabul ettiğini ve savaş gemisi bulundurmayacağını taahhüt etmiş olsa da üzerinden henüz 1 yıl geçmeden bu kuralı ihlal etmiş ve bu durum antlaşmanın taraf devletleri tarafından tepkiyle karşılanmıştır (Berber, 2008: 102). 1870 yılına gelindiğinde ise Prusya – Fransa arasında patlak veren savaşın etkisiyle oluşan siyasi boşluktan yararlanan Rusya, Paris Barış Antlaşması'na taraf olan devletlere tek taraflı bir nota göndererek Karadeniz'in silahsızlandırılması ve tarafsızlaştırılması kendi çıkarlarına ters düştüğünü ve bu kurala artık riayet etmeyeceğini bildirmiştir (Birsell, 1948: 36).

Avrupalı devletler her ne kadar Rusya'nın bu kararına uluslararası hukuk kurallarına aykırı olduğu gerekçesiyle tepki verseler de Rusya'nın istediği olmuş ve diğer devletlerde özellikle Fransa- Prusya savaşının yarattığı siyasi boşluğun ve oluşan kaosun etkisiyle de bu durumu kabul etmek zorunda kalmışlardır (Ün, 2017: 30). Bismarck'ın girişimleri sonucu Londra'da Karadeniz'in durumunu siyasi bir karara bağlamak için bir konferans toplanmış ve 13 Mart 1871 tarihinde Osmanlı, Rusya, İngiltere, Fransa, Almanya, Avusturya ve İtalya arasında Londra Antlaşması imzalanmıştır (Sander, 2014: 240).

Boğazların barış zamanında bütün savaş gemilerine "kapalılığı" ve bütün devletlerin ticaret gemilerine açıklığı ilkeleri tekrar kabul edilmiştir. Ancak bu kuralın bir istisnası olarak Osmanlı Sultanına, Boğazları müttefik ülkelere barış zamanında da savaş gemilerine açma yetkisi tanınmış, bu yeni statü I. Berlin Antlaşması'yla da teyit edilmiş ve I. Dünya savaşına kadar devam etmiştir (Vank, 1998: 98).

1877- 1878 Rus – Osmanlı savaşından galip Rusya olmuş ve Rus orduları başkent İstanbul'un önlerine kadar gelmişlerdi. 3 Mart 1878 tarihinde yapılan Ayastefanos (Yeşilköy) Antlaşması İle Boğazların geçiş rejimi ile ilgili 1841 Londra Antlaşması'nın hükümleri tekrar teyit edilmiş, ayrıca antlaşmaya savaşta ve barışta Rus limanlarından gidecek ya da Rus limanlarına gelecek tarafsız ticaret gemilerine açık bulunduracağı hükmü de eklenmiştir (Şener, 2014: 480).

Ayastefanos Antlaşması ile Rusya'nın Osmanlı İmparatorluğu üzerinde sağladığı üstünlük Avrupalı devletler tarafından endişeyle karşılanmıştır. Bu durum üzerine Avrupalı devletler Rusya'yı savaşa tehdit etmiş ve Rusya'nın "Şark Meselesini" tek başına çözmesini engellemek için Almanya, İngiltere ve Avusturya oluşabilecek bir savaş durumu için çok ciddi hazırlıklar yapmaya başlamışlardır (Sükan, 1985: 96-97). Avrupalı devletlerin Rusya karşısında gruplaşması sonucunda, Rusya Ayastefanos Antlaşması'nın hükümlerini tekrar gözden geçirmek için bir kongrenin toplanmasını kabul etmek zorunda kalmıştır. 13 Temmuz 1878 tarihinde Bismarck'ın teklifi üzerine Berlin'de toplanan kongre sonucunda 14 Haziran 1878 tarihinde taraflar arasında Berlin Antlaşması imzalanmıştır (Kurat, 1962: 567). Bu antlaşmayla, 1871 Londra Antlaşması'nın Boğazların geçiş rejimi ile ilgili hükümlerinin yürürlükte olduğu teyit edilmiş, Rusya'nın Boğazlar ve Karadeniz'de elde ettiği üstünlük ortadan kaldırılmıştır (Armaoğlu, 2014a: 517). Boğazlarla ilgili rejim bu tarihten itibaren I. Dünya savaşına kadar Londra Antlaşması'nın hükümleri çerçevesinde uygulanmıştır.

Almanya ile ikili bir ittifak yaparak I. Dünya Savaşı'na "İttifak" devletlerinin yanında giren Osmanlı Devleti savaştan yenilerek ayrılmış ve 30 Ekim 1918 tarihinde İtilaf devletleri ile "Mondros Mütarekesi"ni imzalamak zorunda kalmıştır (Sander, 2014: 317). Bu antlaşmanın 1. maddesine göre Osmanlı Devleti İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın açılmasını, Karadeniz'e geçiş serbestliğinin sağlanmasını ve İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın her iki yakasında yer alan bölgelerin müttefik devletlerce işgalini onaylamak zorunda kalmıştır (Vank, 1998: 99).

### 2.3.2. *Lozan Barış Antlaşması ile Kurulan Rejim (1923-1936)*

I. Dünya Savaşı'nın sonunda Anadolu'da başlayan Kurtuluş Hareketi'nin başarıya ulaşması, Türkiye ve taraf devletler arasında 24 Temmuz 1923 tarihinde Lozan Barış Antlaşması imzalanmıştır (Uğur, 2016: s.40). Lozan Konferansı'nda Türkiye Boğazların egemenliğini kendisine bırakılmasının isterken, Karadeniz'e kıyısı olmayan devletler ile kıyısı olan devletler Boğazlar konusunda farklı tezler öne sürmüşlerdir (Güneş, 2007: 227). ABD, İngiltere ve Japonya dahil olmak üzere müttefikler Boğazlar'ın hem savaş hem de ticaret gemileri için tam serbestisinin olması, bu açıklığın korunmasının teminatı olarak da Boğazlar'ın her iki yakasının askerden arındırılmasını, geçişlerin kontrolünü ve idaresini sağlamak için Milletler Cemiyeti koruması altında bir Boğazlar Komisyonu'nun kurulması görüşündeydiler (Berber, 2008: 208). Buna karşın Sovyetler Birliği'nin savunduğu görüş Boğazlar'ın bütün devletlerin ticaret gemilerine açık olması, bütün devletlerin savaş gemilerine ve hava sahası askeri uçaklara kapalı olması ve bölgenin Türk egemenliğine bırakılmasıdır (Kayıran ve Metintaş, 2017: 53). Buna karşın, Türkiye, Misak-ı Milli'nin 4. maddesine paralel olarak, Marmara ve İstanbul Boğazları'nın güvenliği ile Boğazlar'da serbest geçiş hakkı, Marmara ve İstanbul'un güvenliği için bir tehdit veya saldırıya karşı güvence verilmesi, savaş döneminde ticaret gemilerinin geçişlerine belli bir sınırlama getirilmesi, savaş gemilerinin geçişlerine sınırlama getirilmesi, savaş ve barış zamanında ise tüm devletlerin ticaret gemilerine geçiş serbestliği. Dolayısıyla Türkiye, Boğazlar'ın ne tam kapalılığını ne de tam geçiş serbestliğini savunmuş, sınırlandırılmış ve bölgede Türk egemenliğinin/hakimiyetinin sağlanması tezini savunmuştur (Berber, 2008: 208). Ancak, Türkiye yapılan görüşmelerde kendi tezinin kabul edilmeyeceğini anlayınca Batılı devletlerin tezini desteklemeyi seçmiş, Boğazlar meselesini daha sonraki bir zamana bırakarak taktiksel bir hamle yapmıştır (Güneş, 2007: 227). Taraflar arasında yapılan görüşmeler sonucunda, 24 Temmuz 1923 tarihinde 'Lozan Barış Antlaşması'nın eki olarak imzalanan Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile Türk Boğazlarında savaşta ve barışta, havadan ve denizden, ulaşım ve geçiş serbestliği ilkesi" kabul edilmiştir (Meray, 1973: 54-64).

Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile Boğazlarda barış zamanında uçaklar ve ticaret gemisi için geçiş serbestliği ilkesi kabul edilirken (md. 1 ve 2, Ek/1), Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin savaş gemileri tonajına sınır konmuş (md. 2, Ek/2); savaş zamanında ise, İngiltere'nin ısrarlı tutumu nedeniyle uçaklar ve ticaret gemilerinin tonajına bakılmaksızın savaş gemilerine geçiş hakkı tanınmıştır (md. 1 ve 2). Bu geçiş güvenliğini sağlamak için Boğazların her iki kıyısı 20 km uzaklıktan geçen çizgiye kadar silahsızlandırılması ve Çanakkale Boğazına ulaşan deniz yolları ile Marmara Denizi'ndeki adaların kontrol edilmesi ve Limni, Semadirek, Gökçeada (İmroz) ve Tavşan Adaları'ndan oluşan Boğazönü Adaları askersiz hale getirilmiş, bu bölgelerde asker bulundurmamak yasaklanmıştır (md. 4). Bu bölgelerin güvenliği Milletler Cemiyeti garantisi altına alınmıştır (md. 18). Savaş zamanında ki geçiş rejiminde Türkiye'nin tarafsız ve taraf olduğu iki durum söz konusudur. Türkiye tarafsız ise ticaret gemileri, barış zamanındaki koşullara göre tam bir serbest geçiş hakkına sahiptirler (md.2). Türkiye tarafsız ise, savaş gemileri, barış zamanı koşullarına uygun olarak tam bir serbest geçiş hakkına sahiptirler (md. 2 / Ek. 5-a.). Türkiye savaşan taraf ise, tarafsız uçaklar ve gemiler, Türkiye'nin düşmanı olan devletlere yardım etmemek kaydıyla Boğazlar'dan serbestçe geçebileceklerdir. Ancak, Türkiye bu gemi ve uçakları denetleme hakkına sahiptir (md. 2). Türkiye savaşan taraf ise, tarafsız devletlerin savaş gemileri ve uçakları, düşmana yardım etmemek kaydıyla barış zamanı koşullarına uygun olarak, Boğazlardan serbestçe geçme hakkına sahiptirler. Türkiye düşman harp gemilerine hukuka uygun tedbirler alabilir (md. 2/Ek.5-a.).

Türkiye Cumhuriyeti'nin kaderini tayin eden Lozan Barış Konferansı her ne kadar büyük bir diplomatik başarı olsa da, Türk Boğazları konusunda Türkiye'nin beklentilerini tam olarak karşılamamıştır.

### 3. Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Kurulan Rejim

Avrupa'da hızla artan silahlanma hareketleri ve değişen siyasi ortam Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile Türkiye'nin güvenliğini korumak için kaleme alınan 18. maddenin artık işlemez hale gelmesine sebebiyet vermiştir (Vank, 1998: 101).

Değişen siyasi koşulların yanı sıra Milletler Cemiyeti'nin silahsızlanma ve kolektif güvenlik yönünde adımlar atmaması örneğin 1931 tarihinde Japonya'nın Mançurya'ya saldırısı karşısında sessiz kalması, 1933 İtalya'nın Habeşistan'ı işgal karşısında aciz duruma düşmesi ve özellikle Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile taahhüt edilen kolektif güvenliğin tarafı olan Japonya'nın 25 Şubat 1935 tarihinde Milletler Cemiyeti'nde ayrılması bu güvencenin uygulanmasını zorlaştırdığı gibi güven kaybına da sebebiyet vermiştir (Armaoğlu, 2014b: 308).

Türkiye, dünyada ki bu değişmelere paralel olarak Lozan Boğazlar Statüsü'nün değiştirilmesi ve Boğazlar'ın silahlandırılmasını ilk defa 1933 tarihindeki Silahsızlanma Konferansı'nda dile getirmiştir (Güneş, 2007: 28). Türkiye, uluslararası gelişmeler karşısında Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin taraf devletlerine 10 Nisan 1936'da verdiği nota da Avrupa'daki buhranların 1923 Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile taahhüt edilen kolektif güvenliği artık işlemez hale getirdiğini belirterek, kendi egemenliği, savunması ve güvenliğini sağlaması açısından Boğazlar statüsünün değiştirilerek silahlandırılmasını talep etmiştir (Armaoğlu, 2014b: 309). Türkiye verdiği notada şu gerekçelere dikkat çekmiştir:

- Avrupa'da hızla artan silahlanma yarışı, siyasi durumun 1923'e göre değişmiş olması, Akdeniz'de oluşan güvensizliğin Boğazları, dolayısıyla Türkiye'nin egemenliği, güvenliği ve savunması açısından tehdit oluşturması,
- 1933 tarihinde İtalya'nın Habeşistan'ı işgal etmesi karşısında Milletler Cemiyeti'nin çok aciz davranması ve özellikle Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile taahhüt edilen kolektif güvenliğin tarafı olan Japonya'nın Milletler Cemiyeti'nden ayrılması ile birlikte bu güvencenin uygulanmasının zorlaşması, hatta ortadan kalması,
- Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde sadece savaş ve barış zamanı uygulanacak rejimden bahsedilmesi yakın savaş tehdidi durumunda hiç bahsedilmemesi ve böyle bir durumda Türkiye'nin savunmasız kalmaması için meşru müdafaa hakkının tanınmasının gerekliliği.

Türkiye, bu gelişmelere paralel olarak ülkesinin bütünlüğünü güvenceye almayı ve Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile getirilen askerden arındırılması hükmünü sona erdirmeyi amaçlamıştır.

Antlaşmaların kuvvet kullanılarak zorla değiştirildiği veya tanınmadığı bir dünyada Türkiye'nin bu barışçıl davranışı taraf devletler tarafından sempati ile karşılandı. İtalya dışında diğer devletler Türkiye'nin Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin statüsünün değiştirilmesini kabul ettiler. İtalya Avrupa'da kendisine karşı oluşan kötü hava yüzünden şimdilik uzak durmayı tercih etti. Öte yandan İtalya ise İngiliz – Türk yakınlaşmasından hoşnut değildi (Armaoğlu, 2014b: 309).

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ni değiştirecek uluslararası konferans 22 Haziran 1936 tarihinde İsviçre'nin Montrö şehrinde toplanmış ve yapılan görüşmeler sonucunda 20 Temmuz 1936 tarihinde Boğazlar'ın yeni hukuki rejimini belirleyen Montrö Boğazlar Sözleşmesi imzalanmış, 9 Kasım 1936 tarihinde yürürlüğe girmiştir (Berber, 2008: 267-268). Sözleşme; Türkiye, Fransa, İngiltere, Sovyet Birliği, Japonya, Bulgaristan, Yunanistan, Romanya ve Yugoslavya arasında imzalanmıştır.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne göre, Türk Boğazları'nda uygulanacak geçiş rejimi "serbestlik/özgürlük" ilkesidir (md. 1). Bu serbestliğin kullanışı, bu sözleşmenin hükümlerine uygun olacaktır (md. 1/2). Bu sözleşmenin getirdiği kurallar "Boğazlar" bölgesinde geçerli olacaktır. Sözleşmeye göre; "Boğazlar" bölgesi genel deyimle, İstanbul Boğazını, Çanakkale Boğazını ve Marmara Denizini kapsamaktadır.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi, savaş gemilerinin, ticaret gemilerinin ve hava araçlarının Boğazlar'daki geçiş rejimini ayrı ayrı düzenlemiştir. Sözleşmeye göre savaş ve ticaret gemilerine Boğazlar bölgesinde uygulanacak kurallar zaman açısından farklılıklar göstermektedir (Güneş, 2007: 235-237). Zaman açısından üç dönem söz konusudur:

1. Barış Zamanında Geçiş Rejimi
2. Savaş Zamanında Geçiş Rejimi (Türkiye'nin Tarafsız veya Taraf Olduğu Durum)
3. Yakın Tehdit Kavramı (Türkiye'nin Kendisini Çok Yakın Bir Savaş Tehdidi ile Karşı Karşıya Görmesi)

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde barış zamanında Türk Boğazları'ndan geçişlerle getirilen kural savaş gemileri ve ticaret Gemileri ayrımı yapılarak düzenlemiştir. Ticaret gemileri barış zamanında, gece ve gündüz, bayrak ve

yükleri ne olursa olsun uluslararası sağlık kuralları çerçevesinde Türk yasalarıyla konulmuş olan sağlık denetimi, hiçbir formaliteye bağlı kalmaksızın Boğazlar'dan tam geçiş serbestliğinden yararlanırlar. Sağlık denetimi ise, gündüz ve gece en hızlı şekilde yapılmalıdır (md. 2/1 ve 3).

Boğazlar'dan geçecek savaş gemilerinin nitelikleri, türleri, tonajları ve ilgili esaslar Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin II sayılı Ek'inde yer almıştır. Bütün devletlerin hafif su üstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemiler barış zamanında ister Karadeniz'e kıyısı olsun ister olmasın Boğazlar'a gündüz girmek, Sözleşme'nin bütün devletlerinin savaş gemileri için getirmiş olduğu ön bildirim yapmış olmak ve Boğazlar'daki yabancı savaş gemisi sayısı 9'u geçmeyecek ya da 15.000 tonu aşmamak koşuluyla Boğazlar'dan serbestçe geçebileceklerdir (md. 10/1).

Ancak, Karadeniz'e kıyısı olsun olmasın tüm devletlerin askeri tankerleri yüzen hedeflere karşı en çok 105 mm çapında iki toptan, hava hedeflerine karşı en çok 75 mm çapında iki silahtan çok değilse, ön bildirimde gerek kalmadan ve tonajları hesaba katılmadan Boğazlar'dan tek başına geçiş hakkına sahiptirler (md. 9).

Savaş gemileri Boğazlar'dan geçmeden önce Türk Hükümetine bir ön bildirimde bulunmak zorundadırlar. Bu ön bildirimde olağan süresi 8 gündür. Ancak Karadeniz'e kıyısı bulunmayan devletlerin 15 gün önceden ön bildirimde bulunmaları tercih edilir. Yapılacak bu ön bildirimde gemilerin gidecekleri yeri, sayıları, adları, türleri ve Boğazlar'dan dönüş tarihlerini belirtmek zorundadırlar. Eğer ön bildirimde belirtilen geçiş tarihinde bir değişiklik olursa üç gün önceden Türk Hükümetini yeni bir ön bildirimde bulunmalıdırlar (md. 13/1). Sözleşme'nin 18. maddesinde ise; Karadeniz'e kıyısı bulunmayan devletlerin bu denizde bulundurabilecekleri tonaj sınırlamaları ile bu gemilerin Karadeniz'de kalma süreleri belirtilmiştir.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde savaş zamanında Boğazlar'dan geçiş rejimi Türkiye'nin tarafsız ve taraf olduğu ayrımı yapılarak düzenlemiştir.

Savaş durumunda Türkiye taraf değilse, ticaret gemileri, gece ve gündüz, yükleri ne olursa olsun barış zamanı koşullarına uygun olarak Boğazlar'dan tam serbest geçiş hakkına sahiptirler (md. 19/1). Buna karşın Boğazlar savaşan devlet savaş gemilerine kapalı olacaktır. Bununla birlikte, saldırıya uğramış bir devlete Milletler Cemiyeti Misakı çerçevesinde ve Türkiye'yi bağlayan bir karşılıklı antlaşması gereğince yapılan yardım durumları bunun dışında kalmaktadır (md. 19/2).

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 dönebilmektedirler (md. 19/4).

Savaşan Devletlerin savaş gemilerinin Boğazlar'da herhangi bir el koymaya girişmeleri, denetleme (ziyaret) hakkı uygulamaları ve başka herhangi bir düşmanca eylemde bulunmaları yasaktır (md. 19/5).

Savaş zamanında Türkiye savaşan taraf ise, Türkiye ile savaş halinde olan devletlerin ticaret gemilerinin Boğazlar'dan geçmesi Türkiye'nin takdirine bağlıdır. Türkiye ile savaşta olan bir ülkeye bağlı olmayan ticaret gemileri, düşmana hiçbir şekilde yardımda bulunmama koşuluyla, Boğazlar'dan gündüz gidiş-dönüş serbestliğinden yararlanacaktır. Ancak, bu gemiler her seferinde Türk makamlarının göstereceği yoldan geçmek zorundadırlar (md. 5). Boğazlar'dan geçecek gemilerin düşmana yardım etmeme yükümlülüğü bulunduğundan, Türkiye'nin bu gemileri ziyaret etme ve arama hakkı bulunduğunu söylemek mümkündür. Savaş gemilerinin geçişi hakkındaysa Türk Hükümeti tümüyle dilediği gibi davranabilecektir (md. 20).

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin getirdiği önemli bir yenilik ve Türkiye açısından özellikle Kuzey'den hissettiği tehdit karşısında sağladığı güvence Sözleşme'ye konulan "yakın savaş tehditi" düzenlemesi olmuştur. Türkiye kendini yakın bir savaş tehlikesi karşısında görmesi durumunda, kendisinin savaşan taraf olduğu savaş rejimini uygulama hakkına sahiptir. Böyle bir durumda, yabancı devletlerin savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçmesine izin verip vermeme yetkisi Türk Hükümetine aittir (md. 21/1). Türkiye kendisine tanınan bu yetkiyi kullanmadan önce, savaş gemileri Boğazlar'dan geçmişler ve bağlı buldukları limandan ayrılmışlar ise bu limana tekrar geri dönebilmektedirler (md. 21/2).

Türkiye'nin kendisini savaş tehlikesi karşısında hissetmesi durumunun ortaya çıkıp çıkmadığının takdir yetkisi, Türk Hükümeti'ndedir. Ancak, Türkiye kendisine tanınan bu takdir yetkisini kullandığı takdirde, bu durumu, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin taraf devletlerine ve Milletler Cemiyeti Genel Sekreterliğine bildirmek zorundadır (md. 21/3).

Milletler Cemiyeti Konseyi, Türkiye'nin kendisini yakın bir tehdit altında hissettiği yönündeki kararının haklı olmadığına üçte iki çoğunlukla karar verirse ve Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin taraf devletlerinin çoğunluğu da bu yönde görüş belirtirler ise, Türk Hükümeti kararını ve bu karara dayanarak aldığı önlemler ile madde uyarınca almış olabileceği önlemleri kaldırmakla yükümlüdür (md. 21/4).

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 1 ve 2. maddesinde, serbest geçiş ilkesini hem denizde hem de havada kabul etmiş ve sivil uçakların geçişinin yanında askeri uçakların Boğazlar'dan geçişini de düzenlemiştir (Şener, 2014: 485).

Montrö Boğazlar Sözleşmesi ise, sadece sivil uçakların Boğazlar'dan serbest geçişini düzenlemiş ve havadan geçiş serbestliği ilkesini kabul etmiştir. Boğazlar üzerinden savaş uçakların geçişine izin verip vermeme yetkisi Türk Hükümetine aittir (Özersay, 1999: 78-79).

Sonuç olarak; Türkiye diplomatik bir başarı göstererek imzaladığı 'Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ndeki egemenliğini kısıtlayıcı hükümlerden kurtulmuştur. Boğazların askersizleştirilmesi, geçiş rejiminin yeniden düzenlenmesi ve Boğazlar Komisyon'un kaldırılması Türkiye'nin gerek güvenliği gerekse de egemenliği açısından çok büyük değer teşkil etmektedir.

## 4. Güncel Gelişmeler

Boğazlar'da yaşanan güncel gelişmeleri iki başlık altında inceleyebiliriz. Bunlar bir yandan trafik yoğunluğu ve çevre sorunları, diğer yandan ise Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve Kanal İstanbul Projesi ile ilişkisidir.

### 4.1. Trafik Yoğunluğu ve Çevre Sorunları

Dünya'da deniz ticaretinin giderek önem kazanmasıyla birlikte Türk Boğazları'ndan geçiş yapan gemi sayısında çok önemli bir artış olmuştur. Boğazlar'dan 50.000 üzerinden geminin geçiş yapıldığı kaydedilmektedir. Bu sayı Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalandığı 1936 yılında geçiş yapan sayısının 8 katıdır (Kutluk, 2018: 293). Türk Boğazları dünya petrol taşımacılığı bakımından en önemli suyollarından biri ve en riskli olanıdır. Panama Kanalı'ndan 4 kat Süveyş Kanalı'ndan 3 kat daha fazla trafik yoğunluğuna sahiptir (Güneş, 2007: 238).

Son dönemlerde ise Boğazlar'dan geçen gemi sayısının giderek azalmasına karşın, kapasiteleri ve büyüklükleri giderek artmaktadır. Bu durum ise, taşınan yüklerin giderek daha çok artmasına, çeşitlilik göstermesine paralel olarak tehlikeli hale gelmeye başlayan boğaz trafiğinin Boğazlar Bölgesi üzerinde oluşturduğu baskının önümüzdeki yıllarda artacağı bir gerçektir (DTGM, 2018). Özellikle Tuna – Ren - Main Kanalı'nın açılması ile beraber, Karadeniz ve Kuzey Denizi'nin birbirine bağlanması ve Cebelitarık Boğazı'nı kullanmaya gerek kalmadan gemilerin Akdeniz'e inmesi Türk Boğazları'nın kullanılmasına yönelik oluşturulan bir ulaşım planıdır (Çınar, 2017: 24). Bunun yanında, Volga Don ve Volga Baltık kanallarından geçecek gemilerin Karadeniz'e oradan da Akdeniz'e geçmesiyle oluşan trafik yoğunluğu yine Türk Boğazları'nda hissedilecektir. SSCB'nin dağılması sonucu, Rusya Federasyonu deniz ticaretini Karadeniz limanlarına kaydırmak zorunda kalmıştır. Bu durum da, Boğazlar'da trafiğin artmasının önemli etkenlerinden bir diğeridir (Özersay, 1999: 105-106; TDB, 2018).

Boğazlar'daki trafiğin her geçen yıl giderek artması çevre ve ulaşım güvenliğinin sağlanması için alınacak önlemlerin ne kadar yaşamsal bir hal alacağını ortaya koymaktadır. Boğazlar'daki tehlikeli ve yoğun trafiğin, Boğazlar'ın kıvrımlı olan morfolojik yapısı ve yer yer çok dar olması; rüzgâr, sis ve ters akıntı gibi iklim faktörlerinin etkisi ve hidrografik koşulların etkisiyle daha da tehlikeli bir hal almaktadır (Güneş, 2007: 238-239). Fiziki yapısından dolayı İstanbul Boğazı'nda gemi geçişlerinde zorluklar yaşanmaktadır. Boğazlar'da oluşan akıntı ve sis de gemilerin ulaşımını tehdit etmektedir.

Boğazlar'dan geçen gemi sayısı her geçen gün artıyor olması, gemilerin tahliyesi sırasında çöp, pis su ve benzeri atıklar deniz kirliliği yol açan etkenlerdir (Öğüt, 2014: 140).

Bunun yanı sıra, Orta Asya ve Hazar Denizi'ndeki yeni petrol rezervlerin bulunması ve elde edilen bu petrolün Batı'ya Türk Boğazları üzerinden ulaştırılmasının planlanması gibi yeni faktörler de Türk Boğazları'ndaki trafik yoğunluğunu arttıracak önemli faktörlerdir. Yaşanacak bu trafik yoğunluğu da çok büyük çevresel kirliliğe sebebiyet vereceği açıktır (Öğüt, 2014: 142).

Bu zor koşullar altında, giderek artan gemi trafiğinin güvenliğini sağlamanın yanında, Karadeniz ve Akdeniz arasında bir koridor olan Boğazlar'da özellikle çevre kirliliğinin önüne geçebilecek bir güvenliğin tesis edilmesi ve ortaya çıkabilecek risklerin en aza indirgenmesi gerekmektedir. Türkiye Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin getirdiği serbest geçiş rejimini sekteye uğratmadan deniz hukukuna uygun çevre tedbirlerini almalı ve sürdürmelidir.

### 4.2. Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve Kanal İstanbul

İstanbul Boğazı sahip olduğu stratejik konumu nedeniyle çok sayıda devletin ticaret gemisinin geçiş güzergâhı konumundadır. Kanal İstanbul Projesi, İstanbul Boğazı'nda ki bu gemi trafiğini azaltacak alternatif bir su yolu projesidir (Çınar, 2017: 27). Sanayinin gelişmesi ile birlikte deniz ticareti çok önem kazanmış ve gemi trafiğinin giderek artmasına sebep olmuştur. İstanbul Boğazı Akdeniz ve Karadeniz'i birbirine bağlayan tek su yolu olmasından dolayı çok sayıda geminin geçiş güzergâhı konumundadır. Bu durumda İstanbul Boğazı'nda çok büyük bir gemi trafiğine neden olmaktadır (Öğüt, 2014: 140).

Hazar bölgesindeki petrol ve doğalgazın Türk Boğazları üzerinden Avrupa ve Dünya pazarlarına taşınması Boğazları daha çok enerji köprüsü haline getirilecektir. Bu durum, İstanbul Boğazı'nın jeostratejik ve ekonomik önemini arttıracığının yanında İstanbul Boğazı'nın sahip olduğu fiziki koşullarının bu tanker trafiğini kaldıramayacak durumda olduğu, bu trafik yoğunluğunun çok sayıda kazaya sebep olacağı ve bu durumun çok



büyük çevresel kirliliğe sebebiyet vereceği düşünülmektedir. Türk Boğazları'nda günümüze kadar çok sayıda can, mal ve çevre güvenliğine zarar veren ve petrol kirliliğine sebep olan kaza meydana gelmiştir. İstanbul Boğazı'ndan tehlikeli yük taşıyan gemi sayısının giderek artması can, mal, seyir ve çevre güvenliği açısından çok büyük tehdit oluşturmaktadır (Ece, 2011: 49).

İstanbul Boğazı'ndaki trafik yoğunluğunu azaltmak için Karadeniz'e yeni bir bağlantı yolu olan "Kanal İstanbul Projesi"nin yapılması planlanmaktadır. Kanal İstanbul'un yapımı için iki güzürghah söz konusudur. Ancak, kanal için belirlenen ilk güzürghahın gerek maliyetinin gerekse de çevreye verdiği zararın çok fazla olması sebebiyle iptal edilmiş ve Kanal İstanbul Projesi'nin yeni güzürghahı olarak Küçükçekmece rotası belirlenmiştir. Kanal İstanbul'un yapımı ile birlikte, İstanbul Boğazı'ndaki gemi trafiğini azaltmak için gemilerin bu kanala yönlendirilmesi planlanmaktadır ve bu şekilde geçiş düzeni sağlanarak gemilerin seyir hızını artırmak istenmektedir.

1936 yılında imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Türk Boğazları'nda uygulanacak geçiş rejimi bir bütün olarak düzenlenmiştir. Bu Sözleşme'ye göre Kanal İstanbul Projesi'nin yapılmasını engelleyen veya yasaklayan bir hüküm bulunmamaktadır (Çınar, 2017: 27). Burada asıl önemli olan nokta Kanal İstanbul projesi yapıldıktan sonra, Sözleşme kapsamındaki sorunlar açığa çıkmasıdır.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde kurulan geçiş rejiminin ve uluslararası hukuk düzeninin sadece Türkiye için değil sözleşmenin diğer aktörleri için de gözetilmesi gerekmektedir. Selman Öğüt'e (2014: 137-139) göre Kanal İstanbul Projesi, Türkiye'nin sınırları içinde inşa edilmesi düşünülen bir proje olması sonucu Türkiye Kanal İstanbul Projesi'nin hukuki rejimini tek taraflı olarak belirleme hakkına yetkisine sahiptir.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile ilgili ortaya çıkabilecek sorunlardan bir tanesi de Karadeniz'in güvenliği sorunudur. Sözleşme, Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin Boğazlar'dan geçecek savaş gemilerinin bazı türleri olan denizaltılarının, uçak gemilerinin ve belirli bir boyutu aşan su üstü savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişini yasaklamıştır. Bu devletlerin küçük savaş gemileri ise Karadeniz'e geçişlerine izin verilmiş olup, en fazla 21 gün kalabilecek ve bu gemiler 45 tonu aşmayacaktır. Bu kurallar Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin ve Türkiye'nin güvenliği amacıyla öngörülmüştür. Kanal İstanbul'un açılması durumunda da hem güvenlik hem de Sözleşme'nin tartışmaya açılmaması açısından savaş gemilerine yönelik bu kuralların hukuken devam etmesi gerekmektedir (Pazarcı, 2011: 1).

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 18. maddesi tonaj sınırlaması ile ilgili olup dönemin en ağır savaş gemisine göre sınırlandırılmıştır. Karadeniz'de, dönemin değişen şartlarına paralel olarak tonajları artan gemiler seyredememektedir. Ancak Kanal İstanbul yapıldıktan sonra bu gemilerin seyri kolaylaşmaktadır. Karadeniz'in güvenliği için kıyıdaş devletler Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemilerinin kalma sürelerine ve tonajlarına sınırlama getirilmesinde ısrarcı olmuşlardır. Kanal İstanbul için de değişen koşullara göre böyle bir sınırlama getirilmelidir (Çınar, 2017: 28).

Türk Boğazları, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nden dolayı BMDHS'nin kabul ettiği transit geçiş rejiminin dışında kalmaktadır. Kanal İstanbul'da uygulanacak geçiş rejimi transit geçiş rejimi olması, zararsız geçiş oranla hak ve yükümlülüklerin azalmasına sebep olması dolayısıyla Türkiye'nin haklarının kısılmasına sebep olacaktır (Ece, 2013: 28-29). Kanal İstanbul'da bu çerçevede uygulanacak geçiş rejimi zararsız olmalı ya da özel bir geçiş rejimi belirlenmelidir.

Türkiye, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Karadeniz'in güvenliği doğrultusunda savaş gemilerinin geçişi için koyduğu kuralları, Kanal İstanbul içinde benimsemesi gerekecektir (Pazarcı, 2011: 1-2). Dolayısıyla, "Kanal İstanbul Projesi" Türk yasalarına bağlıdır diyerek Karadeniz'i kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemilerine açacak bir düzenlemeye gidilmesi, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne aykırı bir durum doğuracağı gibi, Rusya ve Kafkas ülkelerinin güvenliğine de zarar verme riski söz konusudur (Akkaya, 2015: 250).

Ayrıca Montrö Boğazlar Sözleşmesi değişmez değildir. Sözleşmenin bazı hükümleri sözleşmeyi yeniden gözden geçirme ve feshini mümkün kılmaktadır. Sözleşmenin taraf devletleri sözleşmeyi takiben her beş yılda bir bazı hükümlerin gözden geçirilmesi veya değiştirilmesi için çağrıda bulunabilmektedirler (md. 29). Öte yandan, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 28. maddesinde sözleşmenin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren 20 yıl olarak belirlenmiş ve bu süre 9 Kasım 1956 tarihinde dolmuştur. Böylece başta Rusya olmak üzere Sözleşmenin taraf devletleri yirmi yıllık sürenin sonunda sözleşmeyi feshedip yeni geçiş rejiminin hükümlerini belirlemek için bir konferans toplanması talebinde bulunabilirler (Gürbüz, 2018: 3). Sözleşmenin feshi durumunda, Türk Boğazları'nda hangi rejim uygulanırsa uygulansın, uygulanacak rejimlerin hiçbiri Türkiye'ye deniz trafiğini farklı bir deniz yoluna yönlendirme yetkisi vermemektedir (Tütüncü, 2017: 118).

Bu sorunların önüne geçebilmek için Kanal İstanbul Projesi gerçekleştirildiğinde kanalın Türkiye tarafından sadece ticaret gemilerine açılması gerektiği ve savaş gemilerinin Karadeniz'e kıyısı olan ve olmayan devletler için

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin hükümlerine göre Boğazlar'dan geçişinin devam edileceğinin bildirilmesi uygun olacaktır.

## 5. Sonuç

Boğazlar, Avrupa ve Asya gibi iki önemli kıtayı birbirine bağlayan askeri, ekonomi ve kültürel açıdan köprü vazifesi görmektedir. Bunun yanında, Akdeniz ve Karadeniz'i birbirine bağlayan tek su yolu olan Boğazlar, sahip oldukları bu stratejik önem sebebiyle tarih boyunca büyük güçlerin sahip olmak için uğruna rekabet verdiği önemli doğal su yollarından biridir. Boğazlar üzerinde tarih boyunca yaşanan bu rekabet ve çekişmeler günümüzde de devam etmektedir.

Boğazlar'ın hukuki statüsü Osmanlı Devleti'nin 1453'te İstanbul'u fethetmesinden 1809 yılına kadar Osmanlı tarafından tek taraflı olarak düzenlenmiştir. Bu dönemde Osmanlı Devleti'nin mutlak egemenliği "kadim-i kaidesi" söz konusudur. 1809-1841 yıllarında ise, Türk Boğazları'nın rejimi, Osmanlı Devleti'nin taraf olduğu ikili antlaşmalara göre düzenlenmiştir. 1841'de imzalanan Londra Boğazlar Sözleşmesi ile Boğazlar'ın rejimi, Osmanlı Devleti'nin egemenliğinden çıkmış uluslararası yükümlülükler dayanan bir rejim kurulmuştur. Bu tarihten itibaren, Osmanlı Devleti'nin Boğazlar üzerinde ilke olarak benimsediği tek taraflı "kapalılık ilkesi" ortadan kalkmış ve Türk Boğazları'nın rejimi çok taraflı anlaşmalar ile düzenlenmiştir. I. Dünya savaşı sonunda Osmanlı Devleti'nin itilaf devletleriyle 30 Ekim 1918'de imzaladığı "Mondros Ateşkes Antlaşması" sonucunda Boğazlar itilaf devletleri tarafından işgal edilmiş ve 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi ile kurulan Boğazlar rejimi ortadan kalkmıştır. Boğazlar üzerindeki Türk egemenliği, Osmanlı Devleti'ne 10 Ağustos 1920 yılında zorla imzalatılan Sevr Antlaşması ile ortadan kaldırılmış ve Boğazlar'ın kontrolü bağımsız bir komisyona bırakılmıştır. Ancak, Kurtuluş hareketiyle birlikte Mustafa Kemal önderliğindeki Ankara Hükümeti bu Antlaşmayı reddetmiş ve Anadolu'da başlayan milli mücadele de başarıya ulaştıkça Sevr Antlaşması onaylanmamış ve yürürlüğe girmemiştir.

Milli mücadele sonunda 24 Temmuz 1923 Lozan Barış Antlaşması'na ek olarak imzalanan Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile birlikte Boğazlar'ın statüsü yeniden düzenlenmiştir. Boğazlar'dan geçiş serbest hale getirilmiş ve Boğazlar'ın idaresi Türkiye'nin de içinde bulunduğu bir Boğazlar Komisyonuna verilerek uluslararası bir statüye bağlanmıştır. Bu sözleşmeyle, Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki hak ve yetkileri geniş ölçüde kısıtlanmıştır.

Türkiye, 1930'lu yıllarda değişen dünya konjonktüründe, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin kendi güvenlik ihtiyaçlarına cevap vermediği ve kurulan Boğazlar rejiminin dönemin koşullarına uymadığı gerekçesiyle Milletler Cemiyeti nezdinde girişimlerde bulunmuştur. Bu girişimler 1936 yılında karşılık bulmuş ve günümüzde de yürürlükte olan Montrö Boğazlar Sözleşmesi imzalanmıştır. Bu sözleşmeyle, Türkiye'ye Boğazlar üzerinde egemenlik hakkı tanınmış, Boğazlar Komisyonu kaldırılmış ve Boğazlar Türkiye tarafından askerleştirilmiştir. Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Türkiye'ye tanınan haklar, günümüzde statüsü özel anlaşmalarla belirlenen uluslararası Boğazlar'ın hiçbirinde kıyı devletine tanınmamış olduğunu dikkate alınırsa Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Türkiye açısından önemi daha kolay anlaşılabilir. Sözleşme Türkiye, Boğazları kullanan devletler ve Karadeniz'e kıyısı olan devletler için hak ve yükümlülükler doğuran hukuki bir belgenin yanında siyasi bir belgedir. Değiştirilmesi ve yürürlükten kaldırılması yönünde bazı girişimlerde bulunulmasına ve yaşanan bazı olaylara rağmen Montrö Boğazlar Sözleşmesi 82 yıldır yürürlükte ve Türkiye'nin gözetiminde uygulanmaktadır.

1982 BMDHS "uluslararası ulaştırma amacıyla kullanılan Boğazlar" için uygulanan transit geçiş rejiminin Türk Boğazları'nda da uygulanması Boğazlara bugünkünden daha serbest bir rejim getirecek olmasına karşın, Boğazlar bölgesine coğrafi ve fiziki konumu itibarıyla uygulanma imkânı bulunmamaktadır. Dolayısıyla, Türkiye egemen devlet olarak Boğazlar bölgesinde geçişin zararsız olmasını isteme ve geçişi düzenleme yetkileri devam edecektir. Türkiye, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 1. maddesinde ve Lozan Barış Antlaşması'nın 23. maddesindeki ilkeler çerçevesinde Boğazlar bölgesindeki ulaşımı ve geçişi düzenleme yetkisine sahiptir. Bu açılarından Türkiye Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile kurulan rejimin değiştirilmesi konusunda harekete geçecek en son ülke olmalıdır.

Türkiye, Boğazlar'ın sahibi olarak Montrö rejimini uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde yorumlayarak kendi güvendiği yoldan hareket etmeli, Boğazlar tüzüğü ile Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ni taviz vermeden uygulamaya devam etmelidir.

İstanbul Boğazı'nda meydana gelebilecek tanker kazalarını önlemek için su yolları ve boru hatları geliştirilerek hayat geçirilmelidir. Ancak, bu projeler hayata geçirildiğinde Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile tesis edilen Boğazlar rejimine zarar vermeyecek şekilde olmalıdır.

Türkiye'nin kendi topraklarında Kanal İstanbul'u inşa etmesine hukuken bir engel yoktur. Kanal İstanbul yapıldıktan sonra uygulanacak düzen bağlamında Kanal'dan geçecek gemilerin türü, tonajı, geçiş ücretinin alınıp alınmayacağı, statüsünün ne olacağı, kılavuzluk alınıp alınmayacağı gibi konular çok önem taşımaktadır. Bu

bağlamda, Boğazlarda Montrö Sözleşmesi ile kurulan geçiş rejimine aykırı olmayacak ve varlığının tartışılmasına yol açmayacak hassasiyet ile hareket edilmelidir.

## KAYNAKÇA

- Akkaya, M.A. (2015). "Kanal İstanbul Projesi Karadeniz Kıyısındaki Devletlerle Olan İlişkilerimize Etkisi ve Montrö Sözleşmesi", *OÜSBAD*, 5(12): 242-262.
- Armaoğlu, F. (2014a). *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914)*. İstanbul: Timaş Yayınları.
- Armaoğlu, F. (2014b). *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1914-1995)*. İstanbul: Timaş Yayınları.
- Berber, Ş.G. (2013). *Siyaset, Güç ve Denge Bağlamında Türk Boğazları*. Ankara: Berikan Yayınları.
- Birsel, C. (1948). *Türk Boğazları*. İstanbul: İsmail Aygün Matbaası.
- Çınar, M. (2017). Kanal İstanbul'un Uluslararası Hukuk Bağlamında Değerlendirilmesi. *Uluslararası Afro-Avrasya Araştırmaları Dergisi*, 1(3): 20-34.
- Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü [DTGM] İstatistik Bilgi Sistemi, *Türk Boğazları Gemi Geçiş İstatistiği*. [https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/gemi\\_gecis.aspx](https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/gemi_gecis.aspx) , (19 Nisan 2018).
- Doğru, S. (2014). Türk Boğazları'nın Hukuki Statüsü: Sevr ve Lozan'dan Montrö'ye Geçiş. *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 15(2): 123-169.
- Dördüncü, M. (2001). 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması'ndan 1841 Londra Sözleşmesi'ne Kadar Boğazlar Meselesi. *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 3(1): 74-89.
- Ece, J.N. (2011) . Kanal İstanbul ve Montrö Sözleşmesi. *Ortadoğu Analiz*, 3(29): 48-64.
- Ece, J.N. (2013). *Montreux Konferansı Tutanaklarından Tarihe Düşen Notlar ve Kanal İstanbul*. ORSAM, Rapor No: 155, The Black Sea International Rapor No: 32, [http://www.orsam.org.tr/eski/tr/trUploads/Yazilar/Dosyalar/2013520\\_Rapor155site.pdf](http://www.orsam.org.tr/eski/tr/trUploads/Yazilar/Dosyalar/2013520_Rapor155site.pdf), (15 Nisan 2018).
- Fırat, H. (1950). Türk Boğazları'nın Önemi. *Donanma Mecmuası*, 391: 1-36.
- Gencer, A.İ. (2009). *Kırım Savaşı ve Paris Antlaşması*. <http://www.bilimtarhi.org/pdfs/KIRIM.pdf> , (10 Nisan 2018).
- Günel, K. (2008). *Coğrafyanın Siyasal Gücü*. İstanbul: Çanyat Kitapevi.
- Güneş, Ş. (2007). Türk Boğazları. *ODTÜ Gelişme Dergisi*, 34: 217-250.
- Gürbüz, E.A. (2018). *Montrö Boğazlar Sözleşmesi Işığında Kanal İstanbul*. [https://www.academia.edu/6160885/M%C3%B6ntr%C3%B6\\_Bo%C4%9Fazlar\\_S%C3%B6zle%C5%9Fmesi\\_%C4%B1%C5%9F%C4%B1%C4%9F%C4%B1nda\\_Kanal\\_%C4%B0stanbul](https://www.academia.edu/6160885/M%C3%B6ntr%C3%B6_Bo%C4%9Fazlar_S%C3%B6zle%C5%9Fmesi_%C4%B1%C5%9F%C4%B1%C4%9F%C4%B1nda_Kanal_%C4%B0stanbul) (23 Nisan 2018).
- İnan, Y. (1986). *Türk Boğazları'nın Siyasal ve Hukuksal Rejimi*. Ankara: Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi.
- Kayıran, M. ve Metintaş, M.Y. (2017). Osmanlı Devleti'nin Dağılma Döneminde Türk Boğazları ve Lozan Boğazlar Sözleşmesi. *ESTÜDAM Yakın Tarih Dergisi*, 1(2): 19-69.
- Keleş, E. (2008). Kırım Savaşı'nda (1853 - 1856) Karadeniz ve Boğazlar Meselesi. *Ankara Üniversitesi Osmanlı Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 23: 150-194.
- Koday, Z., KodayS. ve Kaymaz, Ç. K. (2017). Dünyadaki Bazı Önemli Boğazlar ile Kanalların Coğrafi Özellikleri ve Jeopolitik Önemleri. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Eylül 2017 21(3): 879-910.
- Kurat, Y.T. (1962). 1877-1788 Osmanlı – Rus Harbinin Sebepleri. *Belleten*, 26(103): 567-592.
- Kutluk, E. (2018). *İstanbul Boğazı'ndan Geçen Gemilerin Oluşturduğu Trafik Yükünün Çevresel Etkileri: Ro-Ro Gemileri Özelinde Bir İnceleme*. Marmara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Dergisi, 6(1): 285-310.
- Martin, A.G.L. (2010). *International Straits*. New York: Springer.
- Meray, S.L. (1973). *Lozan Barış Konferansı: Tutanaklar, Belgeler, cilt: 2*. Ankara; Ankara Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları.
- Öğüt, S. (2014). *Kanal İstanbul Projesi'nin Uluslararası Hukuk Açısından Değerlendirilmesi*. Uluslararası Hukuk ve Politika, 10(38): 119-153.
- Özersay, K. (1999). *Türk Boğazları'ndan Geçiş Rejimi*. Ankara: Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları.
- Pazarcı, H. (2011). *Çılgınlığın Olası Etkileri*. <http://www.yeniyaklasimler.org/m.aspx?id=739>, (10 Nisan 2018).
- Pazarcı, H. (2016). *Uluslararası Hukuk*. Ankara: Turhan Kitabevi.
- Sander, O. (2013). *Siyasi Tarih, İlkçağlardan 1918'e*. Ankara: İmge Yayınevi.

- Sander, O. (2014). *Anka'nın Yükselişi ve Düşüşü*. Ankara: İmge Kitabevi Yayınları.
- Sükan, Ş. (1985). *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Cilt: II: Osmanlı Devleti, 1877-1878 Osmanlı – Rus Harbi, Kafkas Cephesi Harekatı*. Ankara: Genelkurmay Başkanlığı Yayınları.
- Şener, B. (2014). Türk Boğazları'nın Geçiş Rejimlerinin Tarihi Gelişimi ve Hukuki Statüsü. *Tarih Okulu Dergisi*, 7(17): 467-493.
- Türkiye Dışişleri Bakanlığı [TDB]. *Türk Boğazları*, <http://www.mfa.gov.tr/turk-bogazlari.tr.mfa>, (20 Nisan 2018).
- Tütüncü, A.T. (2017). Montrö Sözleşmesi ve Kanal İstanbul. *MHB*, 37(1): 113-123.
- Uğur, H.Z. (2016). Türk Boğazları'nın Önemi ve Montrö Sözleşmesi ile Sağlanan Denge Rejimi. *International Journal of Afro-Eurasian Research*, 2: 36-47.
- Ün, M. (2017). *Türk Boğazlar Sorunu ve Çanakkale Seferi*. İstanbul: Kestaş Yayınları.
- Vank, M.D. (1998). Uluslararası Boğazların Hukuki Statüsü, Geçiş Rejimleri ve Türk Boğazları. *Ankara Barosu Dergisi*, 1(1):84-116.