

MHB

**Milletlerarası Hukuk
ve
Milletlerarası Özel Hukuk
Bülteni**

(Yılda iki kez yayımlanan hakemli bir dergidir.)

Yıl 37 / Sayı 1 / 2017

ISSN: 1308-0385
İstanbul, Haziran 2017

MİLLETLERARASI HUKUK VE
MİLLETLERARASI MÜNASEBETLER
ARAŞTIRMA VE UYGULAMA MERKEZİ

Milletlerarası hukuk ve milletlerarası özel hukuk bülteni : MHB.-- İstanbul :
İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası
Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi, 1981-

c.: tablo; 24 cm.

Yılda iki sayı.

ISSN 1308-0385

Elektronik ortamda da yayınlanmaktadır:

<http://dergipark.gov.tr/iuhmhob>

1. ULUSLARARASI HUKUK – SÜRELİ YAYINLAR. 2. ULUSLARARASI ÖZEL
HUKUK.

Baskı-Cilt:

Kültür Sanat Basımevi
www.kulturbasim.com
Sertifika No: 22032

Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni

(Haziran ve Aralık aylarında olmak üzere yılda iki kez yayımlanan hakemli bir dergidir.)

ISSN: 1308-0385

Yayın Sahibi: İstanbul Üniversitesi

Yayın Sahibi Temsilcisi: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Vekil Dekanı
Prof. Dr. Adem SÖZÜER

Sorumlu Müdür: Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler
Araştırma ve Uygulama Merkezi Müdürü
Prof. Dr. B. Bahadır ERDEM

Danışma Kurulu: Prof. Dr. Nuray EKŞİ (Yeditepe Üniversitesi)
Prof. Dr. Halûk KABAALIOĞLU (İstanbul)
Prof. Dr. Yücel SAYMAN (Medipol Üniversitesi)
Prof. Dr. Turgut TARHANLI (İstanbul Bilgi Üniversitesi)
Prof. Dr. Rauf VERSAN (İstanbul Üniversitesi)
Prof. Dr. Ayfer UYANIK (MEF Üniversitesi)

**YAYINA HAZIRLAYAN
MMAUM**

İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası
Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi

Tel: 0212 440 01 20

E-posta: mmaum@istanbul.edu.tr

Bu yayımla ilgili olarak Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu'ndan doğan her türlü
hak saklıdır. Yayının tamamının veya bir bölümünün izinsiz olarak herhangi
bir şekilde çoğaltılması yasaktır. Bu yayındaki makalelerde belirtilen görüşler
yazarlara aittir. MMAUM bunlardan dolayı sorumluluk kabul etmez.

Basım Tarihi: Haziran 2017

MİLLETLERARASI HUKUK VE MİLLETLERARASI ÖZEL HUKUK BÜLTENİ

Editörler Kurulu:

Prof. Dr. B. Bahadır ERDEM (Merkez Müdürü)
Prof. Dr. Ayşe Nur TÜTÜNCÜ
Doç. Dr. Emre ESEN
Doç. Dr. Faruk Kerem GİRAY
Yard. Doç. Dr. G. Engin ŞİMŞEK
Yard. Doç. Dr. Elif ULUSU KARATAŞ
Araş. Gör. Dr. V. Neslihan AKÜN
Araş. Gör. Dr. Elif BAŞKARACAOĞLU
Araş. Gör. Dr. H. Zeynep NALÇACIOĞLU ERDEN

Yazı Gönderme Adresi: Prof. Dr. B. Bahadır ERDEM, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi, İstanbul Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Beyazıt 34452, İstanbul

Tel/Fax: (+ 212) 4400120 E-posta: mmaum@istanbul.edu.tr

Yayıma Hazırlama Editörler Kurulu:

Araş. Gör. Dr. Enver ARIKOĞLU
Araş. Gör. Dr. A. Yasemin AYDOĞMUŞ
Araş. Gör. Nebile Pelin MANTI
Araş. Gör. Miray AZAKLI KÖSE
Araş. Gör. Rumeysa PARTALCI
Araş. Gör. Melis AVŞAR
Araş. Gör. Ceren KARAGÖZOĞLU
Araş. Gör. Ceren ERTÜRK

İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi'nce yayımlanır.
© İstanbul 2017

PUBLIC AND PRIVATE INTERNATIONAL LAW BULLETIN

Board of Editors:

Prof. Dr. B. Bahadır ERDEM (Director of the Research Center)
Prof. Dr. Ayşe Nur TÜTÜNCÜ
Assoc. Prof. Dr. Emre ESEN
Assoc. Prof. Dr. Faruk Kerem GİRAY
Asst. Prof. Dr. G. Engin ŞİMŞEK
Asst. Prof. Dr. Elif ULUSU KARATAŞ
Res. Asst. Dr. V. Neslihan AKÜN
Res. Asst. Dr. Elif BAŞKARACAOĞLU
Res. Asst. Dr. H. Zeynep NALÇACIOĞLU ERDEN

Contributions should be addressed as follows: Prof. Dr. B. Bahadır ERDEM, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi, İstanbul Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Beyazıt 34452, İstanbul

Tel/Fax: (+ 212) 4400120 E-mail: mmaum@istanbul.edu.tr

Board of Assistant Editors:

Res. Asst. Dr. Enver ARIKOĞLU
Res. Asst. Dr. A. Yasemin AYDOĞMUŞ
Res. Asst. Nebile Pelin MANTI
Res. Asst. Miray AZAKLI KÖSE
Res. Asst. Rumeysa PARTALCI
Res. Asst. Melis AVŞAR
Res. Asst. Ceren KARAGÖZOĞLU
Res. Asst. Ceren ERTÜRK

Published by the Research Center of International Law and International Relations,
Istanbul University Faculty of Law

©Istanbul 2017

Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni Yayın İlkeleri

- 1- 1981 yılından bu yana düzenli olarak çıkarılmakta olan Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni (MHB) hakemli bir dergidir. Haziran ve Aralık aylarında olmak üzere yılda iki sayı hâlinde yayımlanmaktadır. MHB’de yayımlanması istenen bilimsel çalışmaların Haziran sayısı için 30 Nisan, Aralık sayısı için 31 Ekim tarihine kadar gönderilmesi gerekmektedir.
- 2- MHB’ye gönderilen çalışmalar milletlerarası hukuk ve milletlerarası özel hukuk alanlarıyla ilgili olmalıdır. Bununla birlikte “Armağan” olarak çıkarılan sayılarda konu sınırlaması bulunmamaktadır.
- 3- MHB’ye gönderilen çalışmalar başka bir yerde yayımlanmamış veya yayımlanmak üzere gönderilmemiş olmalıdır.
- 4- MHB’ye gönderilen çalışmaların yazım bakımından son denetimlerinin yapılmış olduğu, yazarın e-posta ile gönderdiği hâliyle yazının basımına onay verdiği kabul edilir. Yazım yanlışlarının olağanın dışında bulunması ve/veya temel bilimsel ölçütlere uyulmaması, yazının Editörler Kurulu tarafından geri çevrilmesi için yeterlidir.
- 5- Editörler Kurulu’nca ilk değerlendirmesi yapılan yazılar, hakemin yazarı bilmemesi esası (kör hakemlik sistemi) uyarınca yazar adları metinden çıkarılarak hakeme gönderilir. Yazarlara yazının hangi hakeme gönderildiği ile ilgili bilgi verilmez. Yayımlanmayan yazılar, yazarına geri gönderilmez. Yazara durum hakkında bilgi verilir.
- 6- Gönderilen yazıların MHB’de yayımlanmasına karar verildiği takdirde, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi (MMAUM), elektronik ortamda tam metin olarak yayımlamak da dâhil olmak üzere yazının tüm yayın haklarına sahip olur. Yazarlar, telif haklarını herhangi bir ücret talep etmeksizin MMAUM’a devretmiş olurlar.
- 7- MHB’de yayımlanan yazılardaki görüşler ve bunlardan kaynaklanacak her türlü sorumluluk yazara aittir.
- 8- Dergide, hakem denetiminden geçen çalışmalar dışında, *kitap değerlendirmesi*, *karar incelemesi*, *çeviri*, *mevzuat değerlendirmesi* ve *bilgilendirici notlara* da yer verilebilir. Bu nitelikteki yazılar Editörler Kurulu’nca kabul edilebilir veya geri çevrilebilir.
- 9- Derginin yazı dili esas olarak Türkçe olmakla birlikte, dergide yabancı dilde yazılara da yer verilmektedir. Yazılar hangi dilde yazılmış olursa olsun, en az 100, en çok 200 sözcükten oluşan **Türkçe ve İngilizce** olmak üzere **özlerin; her iki dilde yazı başlığı** ile birlikte **beşer anahtar sözcüğün** yazının başına eklenmesi gereklidir. Ayrıca üstbilgi olarak kullanılmak üzere, **çalışmanın Türkçe başlığının anlamlı bir kısaltması** da gönderilmelidir.

- 10- MHB’de yayımlanacak çeviri çalışmalarında, çevrilen yabancı eserin yazarından ve/veya yayın haklarına sahip kişi veya kurumlardan yazılı izin alınması ve bu iznin Editörler Kurulu’na iletilmesi gerekmektedir.
- 11- MHB’de yayımlanacak bilimsel çalışmalarda aranan yazım esasları şöyledir:
- Yazılar Microsoft Word programında Times New Roman karakterinde 12 puntoyla ve 1,5 satır aralığında; dipnotlar, Times New Roman karakterinde 10 puntoyla ve normal satır aralığında yazılmış olmalıdır;
 - Yazar isimleri, konu başlığının altında ve sağ tarafında unvanlı olarak yer almalı ve soyadının bitiminde bir yıldız konulmalıdır. Yıldızlı dipnotunda ise yazarın çalıştığı kurum, branşı ve e-posta adresi belirtilmelidir;
 - İnceleme başlıkları beyaz ve tümü büyük harf karakterinde olmalı, incelemelerin içindeki alt başlıklar ise koyu ve sadece baş harfleri büyük olarak yazılmalıdır;
 - Makalenin sonunda, makalede kullanılan kaynakların yazar soyadına göre alfabetik sıraya dizildiği **kaynakçaya** yer verilmelidir. Yararlanılan kaynaklara ilişkin metin içindeki atıflar, her bir sayfa sonunda dipnot olarak gösterilmelidir.
 - Dipnotlarda kitaplar**, [Yazarın Adı SOYADI, *Kitabın Adı*, Basısı, Yayınevi, Basıldığı Yer, Yılı] **şeklinde yer almalıdır**. Örneğin: Cemal ŞANLI, *Uluslararası Ticari Akitlerin Hazırlanması ve Uyuşmazlıkların Çözüm Yolları*, 5. Bası, Beta Yayınevi, İstanbul, 2013. Sonraki atıflarda ise [Yazar SOYADI, sayfa numarası] şeklinde atıf yapılmalıdır. Örneğin: ŞANLI, s. 1.
 - Dipnotlarda makaleler**, [Yazarın Adı SOYADI, *Makalenin Başlığı*, Derginin İsmi, Cilt Numarası, Sayı Numarası, Yılı, İlk ve Son Sayfa Numaraları] **şeklinde yer almalıdır**. Örneğin; Sevin TOLUNER, *Kıbrıs’ın Avrupa Birliği’ne Üyelik Başvurusunun Hukuki Geçerliliği ve Sonuçları*, MHB, Prof. Dr. Ergin NOMER’E Armağan, Yıl 22, Sayı 2, 2002, s. 857–888. Sonraki atıflar da şu şekilde yapılmalıdır: TOLUNER, s. 860.
 - Aynı yazarın birden fazla eserine yapılacak atıflarda eser adları uygun şekilde kısaltılmalıdır. Örneğin: ŞANLI, *Uluslararası Ticari Akitler*, s. 120. ve ŞANLI, *Esasa Uygulanacak Hukuk*, s. 136.
 - Kısaltmalar liste olarak verilmeyecektir**. Kısaltılacak isim veya başlık metinde ilk kez kullanıldığında açık olarak yazılmalı ve hemen arkasından parantez içinde kısaltması verilmelidir.
- 12- MHB’de yayımlanması istenen bilimsel çalışmalar **mmaum@istanbul.edu.tr** e-posta adresine gönderilmelidir. Yazarlar, incelemeleri ile birlikte telefon, e-posta ve posta adreslerini de bildirmelidir.

*Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler
Araştırma ve Uygulama Merkezi*

Telefon/Faks: 0212 440 01 20

E-posta: mmaum@istanbul.edu.tr

Yapılacak atıflarda Bültenin adı
MHB
şeklinde kısaltılacaktır
Cite as MHB

Milletlerarası Hukuk
ve
Milletlerarası Özel Hukuk
Bülteni

Yıl 37

2017

Sayı 1

İNCELEMELER

Abdurrahman BOZKURT
Boğazlar Komisyonu'nun Kuruluşu ve Faaliyetleri 1

Yücel KARLIKLI
80. Yıldönümünde Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ni
Yeniden Düşünmek 29

Mesut Hakkı CAŞIN
Askeri ve Stratejik Açıdan Montreux'nün Dünü ve
Geleceği 51

Ayşe Nur TÜTÜNCÜ
Montrö Sözleşmesi ve Kanal İstanbul 113

Nuray EKŞİ
Montreux Antlaşması Uyarınca Boğazlardan Geçen
Yabancı Gemilerin Haczi ve Bu Gemilere El Konulması..... 125

Enver ARIKOĞLU
Montrö Konvansiyonu Uyarınca Pek Yakın Savaş Tehlikesi
Durumunda Türkiye'nin Yetkileri..... 185

MEVZUAT

I. Milletlerarası Anlaşmalar ve Milletlerarası Sözleşmeler..... 203

II. Kanun, Kararname, Tüzük, Yönetmelik..... 219

**Public and Private
International Law
Bulletin**

Year 37

2017

Number 1

ARTICLES

Abdurrahman BOZKURT

The Organization and Activities of the Straits Commission..... 1

Yücel KARLIKLI

Rethinking the Montreux Convention Regarding
the Regime of the Straits in its 80th Anniversary 29

Mesut Hakkı CAŞIN

Montreux's Past and Future in Military and Strategic Terms 51

Ayşe Nur TÛTÛNCÛ

Montreux Convention and Canal Istanbul 113

Nuray EKŞİ

Arresting and Distraining Foreign Ships Passing
Through the Straits Under the Montreux Convention 125

Enver ARIKOĞLU

Competence of Turkey in case of Considering Herself
to be Threatened with Imminent Danger of War Under the
Montreux Convention 185

LEGISLATION

I. International Treaties 203

II. Laws, Regulations, Decrees and Communiqués 219

SUNUŞ

Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni'nin (MHB) 2017/1 sayısı 9 Kasım 2016 tarihinde İstanbul Üniversitesi Kongre ve Kùltür Merkezi'nde Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Mùnasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi (MMAUM) tarafından düzenlenen "80. Yılında Montrö Boğazlar Konvansiyonu Konferansı"na katkıda bulunan konuşmacıların sunduğu tebliğlerden hazırlanan makalelerden oluşmaktadır.

Bu toplantı Montrö Sözleşmesi'ni çalışmalarıyla çok iyi irdeleyen ve yorumlayan ve onunla aynı yaşta olan çok değerli hocam Prof. Dr. Sevin TOLUNER'e armağan edilmiştir. Konuşmacılar Montrö Sözleşmesi'ni tarihi, siyasi ve hukuki açıdan daha önce yazılmamış detaylarıyla incelemeyi amaçlamışlardır. Bu makalelerin Montrö Sözleşmesi'ne yönelik çalışmalara yeni bir soluk getirmesini ve araştırmacılara yararlı olmasını temenni ederim.

Prof. Dr. Ayşe Nur TÛTÛNCÛ
Milletlerarası Hukuk Anabilim Dalı Başkanı

BOĞAZLAR KOMİSYONU'NUN KURULUŞU VE FAALİYETLERİ (1924-1936)*

Doç. Dr. Abdurrahman BOZKURT**

Öz

TBMM heyeti Lozan Konferansı'nda, İtilaf Devletlerinin işgali altında olan İstanbul ve Boğazlar bölgesini geri alabilmek amacıyla müzakereler yürütmüş, bu uğurda Lozan Antlaşması ve ekinde yer alan belgeleri imzalamaya razı olmuştur.

Lozan Antlaşması'nın ekinde yer alan Boğazlar Mukavelesi Türkiye'nin mutlak hakimiyetini zedeleyebilecek hükümler içermesine rağmen imzalanmış ve onaylanmıştır. Bu bağlamda en çok dikkat çeken hüküm uluslararası karaktere sahip Boğazlar Komisyonu'nun kurulmasına ilişkindir. Her ne kadar mukavele ile sınırlandırılan yetkilerle kurulması ve faaliyette bulunması tasarlanmışsa da Boğazlar Komisyonu'nun yabancı üyeleri, bu Komisyon'un görev alanını genişletebilmek için teşebbüslerde bulunmuşlar, ancak Türk Hükümeti'nin kararlı tutumu ve Komisyon başkanının müdahaleleriyle bu tür teşebbüsler engellenebilmiştir.

Boğazlar Komisyonu'nun kuruluş serüvenini ve faaliyetlerini incelemeyi hedefleyen bu çalışmada yerli ve yabancı arşiv kayıtları ile süreli yayınlar temel kaynak olarak kullanılacaktır.

Anahtar Kelimeler: *Boğazlar Komisyonu, Boğazlar Mukavelesi, Lozan Antlaşması, Türk Boğazları, İtilaf Devletleri.*

THE ORGANIZATION AND ACTIVITIES OF THE STRAITS COMMISSION

Abstract

Turkish Grand National Assembly delegation in Lausanne Conference, conducted negotiations in order to reclaim the Istanbul and Bosphorus regions which were under the occupation of Allied Powers, for which he was willing to sign the Treaty of Lausanne and the documents attached to it.

The Straits Convention, which is annexed to the Treaty of Lausanne, signed and ratified, even though there are provisions that would undermine Turkey's absolute sovereignty.

* Bu tebliğ, Abdurrahman BOZKURT, “Türk Boğazlarında Uluslararası Kontrol (1918-1936), İstanbul, İdeal Kültür&Yayıncılık, İstanbul 2014” adlı eserde yer alan 3. bölümün yeniden gözden geçirilmesi, düzenlenmesi ve değerlendirilmesi ile hazırlanmıştır.

** İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Öğretim Üyesi, abozkurttt@hotmail.com.

*** Makale Gönderim Tarihi: 11.05.2017; Makale Kabul Tarihi: 26.06.2017.

The most remarkable provision in this context is related to the establishment of the Straits Commission with international character. Although it is designed to operate with the authority limited by contracts, foreign members of the Straits Commission have attempted to expand the scope of this commission. But such undertakings could be prevented by the decisive attitude of the Turkish Government and with the intervention of the commissioner.

In this study, which aims to examine the establishment adventure and activities of the Bosphorus Commission, domestic and foreign archive records and periodicals will be used as the main source.

Keywords: *Straits Commission, Straits Convention, Treaty of Lausanne, Turkish Straits, Allied Powers.*

Giriş

İtilâf Devletlerinin 1918 yılı Eylül ayı içerisinde Makedonya cephesini açarak Bulgaristan'ı Birinci Dünya Savaşı'ndan çekilmek zorunda bırakmaları, Osmanlı Devleti'nin de içerisinde bulunduğu İttifak Devletlerinde çözümlere neden oldu. Bulgaristan'ın savaştan çekilmesi neticesinde müttefikleri ile irtibatı kesilen Osmanlı Devleti; İtilaf Devletlerinin Edirne üzerinden İstanbul'a, Ege Denizi aracılığıyla Çanakkale Boğazı'na yönelik operasyonlarına karşı koyabilecek güce sahip olmadığı için 30 Ekim 1918 tarihinde Mondros Mütarekesi'ni imzalamak zorunda kaldı¹. Mondros Mütarekesi doğrultusunda yeniden uluslararası ticarete açılan Türk Boğazlarındaki tahkimatlar İtilâf Devletleri tarafından işgal edilirken Osmanlı donanması ve limanları İtilâf Devletlerinin denetimi altına alındı. İtilaf Devletleri daha da ileri giderek mütarekeye ve devletlerarası hukuka aykırı biçimde Çanakkale, Gelibolu ve İstanbul'u fiilen işgal ettiler². Bundan böyle Türk Boğazlarından geçiş, giriş ve çıkışlar ile birlikte liman ve tersane hizmetleri

¹ Abdurrahman BOZKURT, *Yunanistan'ın Edirne'de İşgal Uygulamalarından Örnekler (1920-1922)*, Uluslararası Edirne'nin Fethinin 650. Yılı Sempozyumu Bildiriler Kitabı (4-6 Mayıs 2011), Edirne 2012, s. 436-455.

² İsmail SOYSAL, *Tarihçeleri ve Açıklamaları ile Birlikte Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları (1920-1945)*, C. I, Ankara 1983, s. 12-14; Tevfik BIYIKLIOĞLU, *Birinci Dünya Harbinde (1914-1918) ve Mondros Mütarekesi Sıralarında (30 Ekim 1918- 11 Ekim 1922) Boğazlar Problemi*, Belleten, C. XXIV, 1960, s. 91; Selahattin TANSEL, *Mondros'tan Mudanya'ya Kadar*, C. I, İstanbul 1991, s. 23-26; Türkiye ile yapılan mütarekenin uygulanması, 30 Ekim-30 Kasım 1918, *Public Record Office, War Office (WO)*, 106/1571, 4.a; *Türk İstiklâl Harbi, C. I, Mondros Mütarekesi ve Tatbikatı*, Ankara 1962.

dahil olmak üzere denizcilikle ilgili muameleler İtilaf Devletlerinin müsaade ettiği ölçüde gerçekleştirilebilecekti³.

İşgal altına alınan İstanbul'un geleceği hakkında bir karara varabilmek amacıyla 11 Aralık 1919 tarihinde İngiliz ve Fransız başbakanları riyasetindeki heyetler Londra Konferansı'nda bir araya geldiler. Bu konferansta Milletler Cemiyeti himayesi altında İstanbul ve Boğazlar bölgesinde uluslararası bir devlet kurmaya yönelik bir proje müzakere edildi⁴. Fransızların, Milletler Cemiyeti himayesi altında kurulması tasarlanan "*İstanbul ve Boğazlar Devleti*"nin İngiliz hegemonyasına girebileceğini sezerek muhalefete geçmeleri üzerine İngilizler sömürgelerindeki Müslümanlardan gelebilecek tepkileri de göz önünde bulundurarak projeyi askıya aldılarsa da Kuva-yı Milliye'nin Anadolu'da etkili bir güç haline gelmesi, Ali Rıza Paşa ve Salih Paşa hükümetlerinin Kuva-yı Milliye'nin reddedilmesine yönelik talepleri geri çevirmeleri ve nitekim Misâk-ı Milli'nin ilanı üzerine İtilaf Devletleri, İstanbul'u resmen işgal ettiler⁵.

Misak-ı Millî'de, İstanbul ve Marmara Denizi'nin güvenliğinin sağlanması şartı ile Çanakkale ve İstanbul Boğazlarının dünya ticaretine ve ulaşımına açılması hakkında Türkiye ile birlikte alâkadar devletlerin verecekleri kararın geçerli olacağı belirtilmiş olmakla birlikte bu kararın uygulamasına yönelik bir ifade yer almamıştır.

Bu arada İtilaf Devletleri Sevr Antlaşması'nda Boğazlardan serbest geçişleri düzenlemek ve bu alandaki suları kontrol etmek amacıyla uluslararası Boğazlar Komisyonu'nun kurulmasına karar vermişlerdi. Sorumluluklarını yerine getirebilmesi amacıyla müstakil bir teşkilat kurabilmesi,

³ İngiliz Karadeniz Orduları Başkumandanlığı tarafından hazırlanan 17 Eylül 1919 tarihli rapor, *Public Record Office Foreign Office (FO)*, 371/4165, 141445; Hariciye Nezâreti'nden Dâhiliye Nazareti'ne 22 Haziran 1335 (1919) tarihli tezkire, *Başbakanlık Osmanlı Arşivi Dâhiliye Nezâreti Emniyet-i Umûmiye Müdüriyeti Asayiş Kalemi Evrakı (BOA, DH.EUM. AYŞ)*, 13/24.

⁴ Fahir ARMAOĞLU, *İngiliz Belgelerinde İstanbul'un İşgali (16 Mart 1920)*, Belleten, C. LXII, S. 234, 1998, s. 469; Uluslararası Komisyon Oluşturulması; 22 Aralık 1919 tarihinde Türk Meselesi Hakkında İngiliz- Fransız Konferansı, *FO*, 371/4238, 166415.

⁵ Uluslararası Komisyon Oluşturulması; 22 Aralık 1919 tarihinde Türk meselesi hakkında İngiliz- Fransız Konferansı, *FO*, 371/4238, 166415; 22-23 Aralık 1919 tarihinde düzenlenen İngiliz- Fransız Konferansı'nda İstanbul ve Boğazlar Devleti projesi hakkındaki müzakereler, *FO*, 371/4238, 166415.

gerekli tüzükleri hazırlayabilmesi ve uygulayabilmesi tasarlanan Boğazlar Komisyonu ayrı bir bayrağa, bütçeye ve inzibat kuvvetlerine sahip olabilecekti. Bu yönüyle Boğazlar Komisyonu adeta bir devletin niteliklerine sahip olacak, Türkiye'nin bölge üzerindeki hakimiyeti ancak sembolik bir şekilde devam edebilecekti⁶.

TBMM'nin 23 Şubat-12 Mart 1921 tarihleri arasında düzenlenen Londra Konferansı'nda Sevr Antlaşması'nın tadiline dair teklifleri reddetmesinin ve Sovyet-Rusya ile Moskova Antlaşması'nın ardından siyasî bir girdaba doğru sürüklenen İtilâf Devletleri, 13 Mayıs 1921 tarihinde Türk-Yunan Savaşı'nda tarafsızlıklarını açıklayarak İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının etrafında bulunan araziye tarafsız bölge olarak ilan ettiler⁷.

Türk Boğazlarında tarafsız ilan edilen bölgeyi tanımayan TBMM, İzmir'in geri alınmasından sonra Çanakkale ve İzmit üzerinden Boğazlar bölgesine yönelik bir kuşatma hareketi başlattı⁸. Bu hamle karşısında müttfiklerinin TBMM ile uzlaşmaya vardığını fark eden ve hem İzmit'e hem de Çanakkale'ye yığınak yaparak savunma pozisyonuna geçen İngilizler, sömürgelerinden takviye kuvvet getirmeye karar verdiler. Ne var ki, İngiliz sömürgelerinden sadece Yeni Zelanda takviye gönderebileceğini bildirirken, diğer sömürgeler bu çağrıyı geri çevirdiler. Üstelik İrlanda, Kanada, Hindistan ve Mısır gibi İngiliz sömürgelerinde milliyetçi hareketler yükselişe geçmişti. Sömürgelerinden beklediğini bulamayan İngilizler bu kez Yunanistan dışında Balkan devletlerinden destek istemeyi düşünseler de bunun da gerçekleşmeyeceği kısa süre içerisinde anlaşıldı. Son çare olmak üzere İngilizler İstanbul, Kıbrıs, Malta ve Mısır'daki kuvvetlerini Çanakkale ve İzmit'e sevk etmeyi planladılar ancak bu planın da kısa süre içerisinde hayata geçirilemeyeceği, geçirilse dahi söz konusu mıntikalarda güvenlik zafiyetine neden olacağı yönünde kanaate varıldı. İngilizler Boğazlar bölgesinden

⁶ Türkiye ile barış görüşmeleri, *FO*, 371/6480, 13991.

⁷ 9 Mayıs 1921 tarihinde İtilâf Yüksek Komiserleri, Amiralleri ve Kumandanları arasında yapılan toplantı ve hazırlanan 13 Mayıs 1921 tarihli beyanname, *WO*, 32/5775, 51B ve 65A.

⁸ Kala-i Sultaniye Mutasarrıfı'ndan Dâhiliye Nezâreti'ne 18 Eylül 1338 (1922) tarihli şifre, Dâhiliye Nezâreti'nden Hariciye Nezâreti'ne ve Sadaret'e 20 Eylül 1338 (1922) tarihli tezkire, *Başbakanlık Osmanlı Arşivi Dâhiliye Nezâreti Kalemî Mahsus Müdüriyeti Evrakı (BOA, DH.KMS)*, 62/49; Bilâl N. ŞİMŞİR, *İngiliz Belgeleri ile Sakarya'dan İzmir'e «1921-1922»*, Ankara 1972, s. 376-377.

uzaklaştırmaya çalıştıkları Müslümanların ayaklanmasından ve neticede iki ateş arasında kalmaktan da ayrıca endişe ediyorlardı⁹. Öte yandan savaş ekonomisi dolayısıyla İngiliz kamuoyunda da yeni bir savaşa karşı sesler yükselmeye başlamıştı. Boğazlar bölgesinde takviye edilemeyen İngiliz birliklerinin Türk ordusunun karşısında tutunamayacakları da belliydi¹⁰. Bütün bu değişkenler ve nedenlerden dolayı İngilizler, TBMM kuvvetleri ile çatışmaya girmek istemiyorlardı.

TBMM ise Boğazlar bölgesini işgalden kurtarabilecek bir donanmaya sahip olmadığı gibi İstanbul ve Trakya'da isyan çıkarabilecek düzeyde bir teşkilatlanma gerçekleştirememişti. Milli Mücadele'nin başlarında Sovyet-Rusya'dan destek alınmışsa da Bolşevik propagandası ve Sovyetlerin, Türkiye üzerinde tahakküm kurma düşüncesi TBMM'yi rahatsız ediyordu. Bunlardan başka askerî başarıdan sonra siyasî, sosyal ve ekonomik alanlarda reformlar gerçekleştirmek istenildiği için işgal altındaki İstanbul ve Boğazlar bölgesinin sulh yoluyla bir an önce geri alınması daha uygun bulunuyordu. İşte bu düşüncelerle taraflar Çanakkale Krizi adı verilen bu bunalım dönemini Mudanya Mütarekesi'ni imzalayarak sona erdirdiler¹¹.

Mudanya Mütarekesi Milli Mücadele'nin askerî safhasını sona erdirmişse de İstanbul ve Boğazlar bölgesinin TBMM'ne iadesi için Lozan Barış Konferansı'nda alınacak kararların beklenmesi gerekiyordu. Bu mütarekenin ardından Trakya'yı teslim almak üzere İstanbul'a ulaşan TBMM temsilcisi Refet (Bele) Paşa, İstanbul'un fiilen TBMM'ne bağlanması için gerekli çalışmaları yaptıysa da Türk Boğazlarında İtilaf Devletlerinin işgali devam ediyordu¹².

⁹ D. Shuttleworth'un 1 Ocak 1923 tarihli raporu, *WO*, 32/5743.

¹⁰ David WALDER, *Çanakkale Olayı 1922*, Çev. M. Ali Kayabal, İstanbul 1970, s. 226-311; Mustafa ÇUFALI, *Çanakkale Krizi ve Lloyd George'un İktidardan Düşmesi Eylül-Ekim 1922*, Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, C. XV, S. 45, Kasım 1999, s. 801-821; Bülent GÖKAY, *Bolşevizm ile Emperyalizm Arasında Türkiye (1918-1923)*, Çev. Sermet Yalçın, İstanbul 1998, s. 171.

¹¹ Julian R. Jermy GWYN, *The Bosphorus and The Dardanelles: 1902-1923 (a Study of French and British Policies)*, McGill University, for the Master of Arts Degree Department of History, Montreal-Canada, 1958, s. 111-114; Sadık ERDAŞ, "İki Savaş Arasında Türk Boğazları", *Türkler*, C. 16, Ankara 2002, s. 1228; İsmail EYYÜPOĞLU, *Mudanya Mütarekesi*, Ankara 2002, s. 94-120.

¹² Hüseyin Rauf Bey'den Refet Paşa'ya 2 Kânûn-ı Evvel 1338 (Aralık 1922) tarihli telgraf, *BOA, HR.İM*, 13/76.

Lozan Antlaşması ile TBMM'ne iade edilen Türk Boğazlarının statüsü Boğazların Tabî Olacağı Usule Daîr Mukaveleme (Boğazlar Mukavelesi) ile¹³ tespit edildi. Bu mukavele ile Boğazlardan serbest geçiş ve gidiş-geliş ile ilgili rejim belirlenirken, Boğazların çevresindeki mıntıkların askerden arındırılmasına ve uluslararası kontrolü sağlamak amacıyla Boğazlar Komisyonu'nun kurulmasına karar verildi. Biz bu çalışmada konu başlığımız itibariyle Boğazlar Komisyonu'nun kuruluş sürecine ve faaliyetlerine odaklanmak mecburiyetindeyiz.

1. Boğazlar Komisyonu'nun Kuruluşu

Boğazlar Mukavelesi'ne göre bir devletin Karadeniz'e doğru Boğazlardan geçirebileceği âzami kuvvetin miktarı; Karadeniz'e sahil devletlere mensup ve geçiş esnasında Karadeniz'de mevcut en kuvvetli donanmanın âzami kuvvetinin toplam miktarını aşmayacaktı. Bu noktada Boğazlar Komisyonu'nun vazifesi, her yılın Ocak ve Temmuz aylarının birinci günü, Karadeniz'e sahil devletlerden bilgi almak suretiyle bu devletlerin Karadeniz'de sahip oldukları savaş gemilerinin ve deniz uçaklarının cins, kapasite, mevcut durum ve miktarını tespit etmek ve Karadeniz'de en kuvvetli donanma ile hava filosunun hangi devlete ait olduğunu belirlemektir. Bununla birlikte Boğazlar Komisyonu, savaş gemilerinin ve askerî uçakların geçişine ilişkin hükümlere gerekli biçimde uyulup uyulmadığını gözetlemekle mükellef olduğu için vazifesini Milletler Cemiyeti'nin gözetimi altında icra edecek, her yıl bu Cemiyet'e vazifesinin icrasına ilişkin ve ayrıca ticaret, geçiş ve geliş-gidiş bakımlarından yararlı tüm bilgileri içeren bir rapor sunacaktı. Boğazlar Komisyonu, vazifesinin gereğini yapabilmek için gerekli yönetmelikleri yapma konusunda da yetkili olacaktı¹⁴.

Boğazlar Komisyonu bir Türk temsilcisinin başkanlığında Boğazlar Mukavelesi'ni imzalayan Fransa, İngiltere, İtalya, Japonya, Bulgaristan, Yunanistan, Romanya, Sovyet-Rusya ve Sırp-Hırvat-Sloven Devletleri temsilcilerinden oluşacaktı. Boğazlar Komisyonu'nda temsilci bulandıran hükümetler, temsilcilerinin hak edecekleri ücretleri kendileri ödeyeceklerdi. Yine Komisyon'un her türlü ek harcamaları Milletler Cemiyeti tarafından

¹³ Seha L. MERAY, *Lozan Barış Konferansı Tutanaklar Belgeler*, Takım I, Cilt I, Kitap I, Ankara 1969.

¹⁴ *Boğazlar Mukavelesi*, md. 2 ilişik Ek. 5C; Ek. 2/A. 15-16.

masrafların taksimi için belirlenmiş oran dairesinde, adı geçen hükûmetlerce üstlenilecekti¹⁵.

Boğazlar Komisyonu'nun yetkileri, Sevr Antlaşması'nda öngörülen komisyonla kıyaslanamayacak derecede sınırlı olsa da neticede Osmanlı Devleti'nden intikal eden bütün uluslararası komisyonların resmen varlığının sona erdirildiği Lozan Antlaşması'yla böyle bir uluslararası komisyonun varlığına izin verilmesi Türkiye devletinin tam hakimiyet anlayışını zedelemektedir. TBMM'nde de eleştirilere neden olan Boğazlar Komisyonu Lozan'da İtilaf Devletlerinin ısrarları neticesinde sınırlı yetkilerle kabul edilmişti¹⁶.

Boğazlar Mukavelesi'nde Boğazlar Komisyonu'nun çalışma şekli, işleyişi ile üyelerinin vazife, hak ve yetkileri net olarak izah edilmediği gibi deniz trafiğinin düzenlenmesi ile ilgili hususların kesin çizgilerle belirlenmemiş olmasının tatbikat aşamasında yeni sorunlara yol açması kuvvetle muhtemeldi.

Lozan'da imzalanan Boğazlar Mukavelesi'nin onaylanmasının ardından Türkiye, Boğazlar Komisyonu için İstanbul Karaköy'de bulunan Tophane Kasrı (Köşkü)'nü idarî bina olarak tahsis ederken¹⁷, Tümamiral Hüseyin Vasıf (Temel) Paşa'yı Boğazlar Komisyonu Başkanı olarak atadı¹⁸.

İngiltere, İtalya, Fransa ve Japonya'nın¹⁹ Boğazlar Komisyonu'na üye atamasıyla ekseriyet sağlandığı için Komisyon 25 Ekim 1924 tarihinde toplantılara başlayabildi. Boğazlar Komisyonu'na katılan başkan ve üye-

¹⁵ *Boğazlar Mukavelesi*, md. 10-13.

¹⁶ *Boğazlar Mukavelesi*, md. 14.

¹⁷ Mustafa HERGÜNER, *Cumhuriyetimizin İlk Yıllarında Türk Boğazları ve Boğazlar Komisyonu Başkanı Vasıf (Temel) Paşa*, s. 38, 102.

¹⁸ 11 Ekim 1934 tarihinde Boğazlar Komisyonu Başkanlığı'na Vasıf Paşa'nın yerine İzmit Müstahkem Mevki Kumandanı Mirliva Mehmet Ali (Talay) Paşa tayin edildi. 19 Nisan 1931 tarihli üçlü kararname, *Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)*, F.N: 30 11 1 0, K.N: 62, D.N: 10, S.N: 8; 25 Mayıs 1931 tarihli kararname, *BCA*, F.N: 30 18 1 2, K.N: 20, D.N: 34, S.N: 17; 11 Ekim 1934 tarihli kararname *BCA*, F.N: 30 18 1 2, K.N: 48, D.N: 69, S.N: 8; *BOA, HR.İM*, 48/244; HERGÜNER, s. 105.

¹⁹ İstanbul Murahhaslığı'ndan Boğazlar Komisyonu Reisi Vasıf Paşa'ya 16 Eylül 1340 (1924) tarihli telgraf, *Başbakanlık Osmanlı Arşivi Hariciye Nezâreti İstanbul Murahhaslığı Evrakı (BOA, HR.İM)*, 57/4, lef 6; Japon Elçiliği'nden 1 Ekim 1924 tarihli tahrir, İstanbul Murahhaslığı'ndan Hariciye Vekâleti'ne 1 Teşrîn-i Evvel 1340 (Ekim 1924) tarihli telgraf, *BOA, HR.İM*, 57/4, lef 14-15.

ler öncelikle bağlı buldukları ülkeler aracılığıyla henüz Komisyon'a katılmayan Sovyet-Rusya, Romanya, Bulgaristan, Sırp-Hırvat ve Sloven Devletleri temsilcileri nezdinde teşebbüslerde bulunulmasını sağladılar²⁰. Bu sayede Yunanistan, Bulgaristan ve Romanya temsilcileri İstanbul'a gelerek toplantılara katılsa da Sovyet-Rusya ve Sırp-Hırvat-Sloven Devleti antlaşmayı onaylamadıkları için Komisyon'a üye atamadılar²¹. Bilhassa bölgesel ve uluslararası bir güç olarak Sovyet-Rusya'nın antlaşmayı onaylamaması Türk Boğazlarının geleceği hakkında endişelere neden olmaktaydı. Zira Sovyetlerin Lozan'da belirlenen Boğazlar rejimine aykırı eylemleri Boğazlar Komisyonu çalışmalarını engelleyebilir, sekteye uğratabilir ve çok ciddi uluslararası krizlere yol açabilirdi.

2. Boğazlar Komisyonu'nun Faaliyetleri

Türk Hükûmeti, sınırlı yetkilerle kurulmasına razı olunan Boğazlar Komisyonu tarafından alınacak kararları yakından takip edecek ve gerekli durumlarda devreye girerek müdahalede bulunacaktı. Boğazlar Mukavelesi'ne göre Boğazlar Komisyonu'nun Türk makamlarıyla iletişiminin nasıl ve ne şekilde gerçekleşebileceği belirsizdi. Boğazlar Komisyonu'nun kuruluşundan itibaren limanlarda bir takım sorunlarla karşılaşan yabancı tüccarlar ve gayri müslimler Komisyon'a şikayette bulunarak Türk makamları üzerinde baskı yaratmayı düşündülse de Komisyon'daki Türk başkanın ağırlığını koymasıyla Komisyon'un vazifesi haricindeki işlerle meşgul olması engellenebildi²². Bu arada Türk Hükûmeti tarafından, resmi dairelerin Boğazlar Komisyonu ile gerçekleşecek münasebetlerde uyacakları usul ve esaslar belirlenmiş, böylece Komisyon'un uygun görülmeyecek kararlarının hükûmetin malumatı olmaksızın tatbik ihtimali ve bunun mahzurları ortadan kaldırılmak istenmişti²³. Türk Hükûmeti'nin aldığı bu tedbir sayesinde Boğazlar Komisyonu üyelerinin Boğazlar Mukavelesi ile bağdaşmayan talepleri uygun bir şekilde geri çevrilebilecekti.

²⁰ Boğazlar Komisyonu Riyâseti'nden Dersaadet Murahhaslığı'na 3 Teşrîn-i Sâni (Kasım) 1924 tarihli tezkire, *BOA, HR.İM, 57/4*, lef 27.

²¹ *Cumhuriyet*, 26 Eylül 1924.

²² *Cumhuriyet*, 1 Mayıs 1925.

²³ Hariciye Vekâleti'nden Başvekâlet'e 15 Haziran 1341 (1925) tarihli tezkire, *BCA, F.N: 30 10 00 00, K.N: 63, D.N: 424, S.N: 6*; Başvekil'den bilumûm vekâletlere, mahalli ve müstakil makamata 18 Haziran 1341 (1925) tarihli tamim, *BCA, F.N: 30 10 00 00, K.N: 63, D.N: 424, S.N: 6*.

Nitekim Boğazlar Mukavelesi'nde Boğazlar Komisyonu üyelerinin diplomatik muafiyetlere sahip olmalarına dair herhangi bir hüküm yer almadığı halde Boğazlar Komisyonu üyeleri uluslararası kuruluşların üyelerine tanınan bu muafiyetlerden istifade etme taleplerini dile getirdiler. Bundan dolayı Komisyon'un bazı üyeleri gümrük vergisinden, köprü ücretlerinden, trafik cezalarından vs. muaf olduklarını ileri sürmekle kalmayıp²⁴ İstanbul'daki diplomatik temsilcileri aracılığıyla Boğazlar Komisyonu'na tahsis edilen Tophane Kasrı için yapılacak masraflardan ve aylık kira bedelinden feragat edilmesini talep ettiler²⁵. Fakat Türk Hükûmeti bu konudaki talepler karşısında da taviz vermeyerek kararlı bir duruş sergiledi²⁶.

1925 yılı başlarında Boğazlar Komisyonu Başkanı Vasıf Temel Paşa'nın tüm engelleme çabalarına rağmen Komisyon'un yabancı üyelerin desteğiyle, bir "*alamet-i farika olmak üzere*" Komisyon'a mahsus bir bayrak tespit edilerek toplantıların yapılacağı gün Tophane Kasrı'na asılmasına karar verildi. Türk Hükûmeti'nin itirazı üzerine Boğazlar Komisyonu'nun yabancı üyeleri ağız birliği yaparak, aldıkları bir kararı iptal edemeyeceklerini, Türk Hükûmeti'nin bu konudaki itirazını alâkadar hükûmetlerle görüşerek çözüme kavuşturabileceğini ancak bundan sonra kendilerine merkezden bir talimat verilmesi halinde aldıkları karardan vazgeçeceklerini bildirdiler. Yabancı temsilcilerin, bayrağın toplantının yapılacağı günlerde asılmasında ısrar edeceklerini bildirmeleri üzerine Vasıf Paşa başkan sıfatıyla bütün mesuliyeti üzerine alarak bayrak asılmasına engel oldu²⁷. Yabancı üyeler Vasıf Paşa'nın tutumunu protesto ettikten sonra alacakları vaziyeti değerlendirmek üzere salonu terk ettiler²⁸. Bayrak meselesi Boğazlar Komisyonu'nda ciddi bir bunalıma neden olduysa da komisyon başkanı Vasıf Paşa, Türkiye devletinin millî egemenliğe aykırı bir kararın uygulanmasını önlemişti.

²⁴ Şehremati İkinci Emanet Ceza Kalemi'nden İstanbul Murahhaslığı'na 22 Mart 1926 tarihli tezkire, *BOA, HR.İM*, 180/51 lef 1; Fransız Büyükelçiliği'nin 10 Nisan 1926 tarihli notası, *BOA, HR.İM*, 180/51, lef 2.

²⁵ Nusret Bey'den Hariciye Vekâleti'ne 2 Teşrîn-i Sâni 1340 (Kasım 1924) tarihli telgraf, *BOA, HR.İM*, 245/68; Boğazlar Komisyonu Riyâseti'nden İstanbul Murahhaslığı'na 25 Teşrîn-i Sâni 1340 (Kasım 1924) tarihli telgraf, *BOA, HR.İM*, 159/79.

²⁶ Fransa Büyükelçiliği'nden Nusret Bey'e 19 Ekim 1926 tarihli nota, *BOA, HR.İM*, 163/65.

²⁷ Nusret Bey'den Hariciye Vekâleti'ne 13 Mayıs 1341 (1925) telgraf, *BOA, HR.İM*, 248/96.

²⁸ Nuret Bey'den Hariciye Vekâleti'ne 20 Mayıs 1341 (1925) tarihli telgraf, *BOA, HR.İM*, 248/108.

Neticede Komisyon üyeleri bu kararlı tutum karşısında geri adım atmak zorunda kaldılar.

Boğazlar Mukavelesi'nin sağlık denetimine ilişkin hükümleri de Boğazlar Komisyonu tarafından suistimal edilmek istendi. İlk dönemlerde Türk Hükûmeti'nin Boğazlardan geçecek yabancı savaş gemilerine, mürettebatları arasında bulaşıcı bir hastalık bulunmadığının anlaşılabilmesi açısından özel işaretli birer bayrak çekme mecburiyeti getirmesi ve bunu ilgili hükûmetlere bildirmesi, Boğazlar Komisyonu'nda bulunan yabancı üyelerin harekete geçmesine neden oldu²⁹. Meselenin Türkiye ile ilgili devletler arasında görüşüldüğü sıralarda Boğazlar Komisyonu'ndaki İngiliz üye Komisyon toplantısında bir nota vererek bu meselenin gündeme alınmasını sağladı. İngiliz üyenin talebi üzerinde Komisyon'daki diğer yabancı üyeler durumdan haberdar olarak bu hususta bir karar almak istediler. İşte bu noktada Fransa, Japonya, Bulgaristan, İtalya ve Romanya temsilcileri İngiliz üyenin önerisini destekleyerek bu meselenin Boğazlar Komisyonu'nun yetki sahası içerisine girdiğini ileri sürdüler³⁰. Öyle ki, bazı üyeler hükümetlerinden doğrudan talimat almak amacıyla İstanbul'u terk etmiş, mesele, basına “*Boğazlar Komisyonu'nda ihtilaf çıktı veya bazı murahhaslar toplantılara iştirakten kaçınıyorlar*” şeklinde yansımıştı. Bununla eş zamanlı olarak Yunanistan dışında Komisyon'a katılan üyelerinin bağlı olduğu devletler Türkiye'ye bir nota vererek bu kararın geri çekilmesini istediler. Oysa Boğazlar Komisyonu, savaş gemilerinin Boğazlardan geçişini gözetlemekle yükümlü kılınmış idi. Bu nedenle Türk Hükûmeti'nin kararı uluslararası teamüllere uygun olup sıradan bir prosedürün tatbikinden ibaretti. Yüksek ihtimalle ilgili devletler, bu ve türevi meselelerin Boğazlar Komisyonu'nda görüşülmesini sağlayarak Boğazlar Mukavelesi'nde açıkça belirtilmeyen hususları Türkiye'ye kabul ettirmeyi hedefliyorlardı³¹.

²⁹ Hariciye Vekâleti'nden İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya ve Bulgaristan mümessillerine 6-17 Aralık 1924 tarihli notalar, *BOA, HR.İM*, 3/12, lef 4-5.

³⁰ Fransa Mümessili'nden 6 Aralık 1924, İngiltere Mümessili'nden 10 Aralık 1924, Japonya Mümessili'nden 11 Aralık 1924, Bulgaristan Mümessili'nden 16 Aralık 1924, İtalya Mümessili'nden 17 Aralık 1924 tarihli notalar, İstanbul Murahhası Hariciye Vekâleti'ne gönderdiği 17 Kânûn-ı Sâni 1341 (Ocak 1925) tarihli telgrafta Romanya Mümessilliği'nden de bir nota aldığını beyan etmektedir. *BOA, HR.İM*, 3/12, lef 9-17.

³¹ *Cumhuriyet*, 25 Kânûn-ı Evvel (Aralık) 1924.

Boğazlar Komisyonu'nun yabancı üyeleri, Türk Hükûmeti'nin Boğazlar bölgesinde sağlık teşkilatı tesis etmeye yönelik tedbir, karar ve uygulamalarından da rahatsızdı. Nitekim Boğazlar Komisyonu tarafından 1925 yılı için hazırlanan raporda, Boğazlarda sağlık alanında alınan tedbirlerin tenkid edildiği ve Türk Hükûmeti'ne yönelik “*haksız bazı hücumlarda*” bulunduğu görülmüştü. Sonraki dönemlerde bu eleştirilerin dozajı azalmışsa da³² Boğazlar Komisyonu'nun yabancı üyeleri, Boğazlardan transit geçecek ticaret gemilerinden alınan sağlık vergisine ve bu verginin oranına karşı çıkmış, fakat Türk makamları bu verginin tahsilatına devam etmişlerdi³³. Daha sonra Türk Hükûmeti, Vasıf Paşa aracılığıyla Boğazlar Komisyonu'na, alınan vergi ve harçlar ile bunların miktarının uluslararası standartlara uygun olduğuna dair kanıtı dayalı bir müdafaname göndermişse de Komisyon'un yabancı üyelerinin büyük bir kısmı ülkelerinin menfaatleri gereği vergilerin indirilmesini beklemekteydiler³⁴. Ancak Türk Hükûmeti, ulusal ve uluslararası kuralları referans göstererek bu ve benzeri konularda geri adım atmamıştır³⁵. Neticede Lozan'da Türkiye'nin hakimiyet anlayışı ile bağdaşmadığı halde İtilaf Devletlerinin yoğun ısrarları neticesinde kurulması kararlaştırılan Boğazlar Komisyonu'nun daha da ileri giderek faaliyet sahasını genişletmesine müsaade edilmemiştir.

3. Türk Boğazlarında Uluslararası Gerilim

Boğazlar Komisyonu'nun kuruluşundan itibaren Türk Boğazlarında İngiliz, Fransız ve İtalyan savaş gemileri ile Sovyet-Rusya'ya ait savaş gemilerinin karşılıklı olarak yekdiğerinin hareketlerini takip ya da kontrol ettikleri görülmekteydi³⁶. Daha da önemlisi Boğazlar Mukavelesi'ni onaylamayan Sovyetler Birliği'ne bağlı savaş gemileri, bu mukavelede belirlenen prosedüre uymuyor ve bu durum geleceğe yönelik kaygıları artırıyordu³⁷.

³² *Cumhuriyet*, 14 Nisan 1927.

³³ *Cumhuriyet*, 7 Nisan 1931.

³⁴ Boğazlar Komisyonu'nun 1928 yılı raporu, *BCA*, F.N: 30 10 0 0, K.N: 63, D.N: 424, S.N: 10.

³⁵ Hariciye Vekili'nden Başvekâlet'e 8 Aralık 1932 tarihli tezkire, *BCA*, F.N: 30 10 0 0, K.N: 219, D.N: 476, S.N: 1.

³⁶ Bahriye Vekili'nden Başvekâlet'e 20 Eylül 1341 (1925) tarihli tezkire, *BCA*, F.N: 30 10 0 0, K.N: 64, D.N: 427, S.N: 28; Bahriye Vekili'nden Başvekâlet'e 24 Eylül 1341 (1925) tarihli tezkire, *BCA*, F.N: 30 10 0 0, K.N: 64, D.N: 427, S.N: 29; Bahriye Vekili'nden Başvekâlet'e 26 Eylül 1341 (1925) tarihli tezkire, *BCA*, F.N: 30 10 0 0, K.N: 64, D.N: 427, S.N: 30.

³⁷ Bahriye Vekili'nden Başvekâlet'e 12 Eylül 1341 (1925) tarihli tezkire, *BCA*, F.N: 30 10

Karadeniz'e sahildar bir devlet olarak Sovyet-Rusya'nın, Boğazlar Mukavelesi gereği altı aylık dönemlerde Boğazlar Komisyonu vasıtasıyla Milletler Cemiyeti'ne Karadeniz'deki deniz ve hava araçları hakkında malumat vermesi gerekiyordu. Ancak Sovyet-Rusya Hükûmeti 1926 yılı Temmuz ayında vermesi gereken malumatı 1927 Ocak ayı geldiği halde vermekten kaçınıyordu. Boğazlar Komisyonu'nun uyarıları üzerine Milletler Cemiyeti devreye girerek gerekli tedbirlerin alınmasını istedi³⁸. Bu sıralarda uluslararası ilişkilerde önemli gelişmeler yaşanmakta, Fransa'nın Romanya ile bir antlaşma yapması Sovyet-Rusya'yı rahatsız etmekteydi. Bundan başka İngiliz-Sovyet ilişkileri de yeniden bozulmaya başlamıştı. İngiliz Hükûmeti, aleyhinde propaganda yaptığını ileri sürdüğü Sovyet-Rusya'yı, aralarında yaptıkları ticaret mukavelesini askıya almakla tehdit ederken; Sovyet-Rusya'nın, Karadeniz ve Boğazlar bölgesine yönelik politikaları yeni bir uluslararası gerilimin habercisiydi³⁹.

İngiltere'nin tavrına karşın Sovyet-Rusya'nın deniz kuvvetleri hakkında malumat vermemesi nedeniyle Boğazlar Komisyonu vazifesini yapmakta zorlanıyordu. Bu safhada Komisyon, vazifesini hakkıyla yerine getirebilmek amacıyla Türkiye'den arabuluculuk yapmasını talep etti. Neticede o dönemde Sovyetlerle iyi ilişkiler içerisindeki Türk Hükûmeti'nin aracılığıyla bu mesele çözüme kavuşturulabildi⁴⁰. Bundan sonra da Sovyet-Rusya gerekli malumatı Boğazlar Komisyonu'na değil Türkiye'ye verecekti⁴¹.

1927 yılının ortalarına doğru İngiltere ile Sovyet-Rusya arasında karşılıklı saldırı ve casusluk suçlamaları ile başlayan ve diplomatik ilişkilerin kesilmesinin gündeme alınmasına neden olan, hatta ikinci bir dünya savaşına yol açabileceği öngörülen gerginliğe Fransa müdahil olduğu gibi bu gerginlik Türk Boğazlarına da sirayet etti⁴². Dünyada dengelerin değişmeye başlaması tarafların meseleye sağduyu ile yaklaşarak gerginliği sona erdirmelerini

0 0, K.N: 64, D.N: 427, S.N: 24; Bahriye Vekili'nden Başvekâlet'e 12 Eylül 1341 (1925) tarihli tezkire, *BCA*, F.N: 30 10 0 0, K.N: 64, D.N: 427, S.N: 23; Bahriye Vekili'nden Başvekâlet'e 14 Eylül 1341 (1925) tarihli tezkire, *BCA*, F.N: 30 10 0 0, K.N: 64, D.N: 427, S.N: 25; Bahriye Vekili'nden Başvekâlet'e 17 Eylül 1341 (1925) tarihli tezkire, *BCA*, F.N: 30 10 0 0, K.N: 64, D.N: 427, S.N: 26.

³⁸ *Cumhuriyet*, 10-11 Kânûn-ı Sâni (Ocak) 1927.

³⁹ *Cumhuriyet*, 25 Şubat 1927.

⁴⁰ *Cumhuriyet*, 24 Nisan 1927.

⁴¹ *Cumhuriyet*, 4 Mayıs 1930.

⁴² *Cumhuriyet*, 27 Mayıs 1927.

sağlasa da 1930'lu yıllardan itibaren İtalya'nın bölgede varlığını yakından hissettirmesi yeni krizlere yol açacaktı⁴³.

1929 yılı başlarından itibaren Sovyet-Rusya'nın Baltık Denizi'ndeki donanmasının önemli bir kısmını Karadeniz'e nakletmesi İtalyan savaş gemi ve uçaklarının yoğun olarak Türk Boğazları ve çevresinde görülmeleriyle sonuçlandı⁴⁴. 1929 yılı içerisinde İtalya'ya ait 21 savaş uçağı Boğazları geçmek amacıyla Boğaziçi'ni takip ederken 13 tanesi de aldıkları emre uygun olarak Marmara ve İzmit yarımadası üzerinden uçarak bu filoya katılmışlardı. Filo kumandanı görünürde Boğazlar Mukavelesi'ne riayet ettiğini göstermek istiyordu. Fakat Komisyon, Karadeniz'de Sovyet-Rusya'nın o tarihte 21 talim deniz uçağına sahip olması hasebiyle 34 İtalyan deniz uçağının bulunmasının Karadeniz'de dengeyi bozduğu kanaatindeydi. Neticede Komisyon bu meseleyi Milletler Cemiyeti'ne havale ederek gelecek cevabı beklemekten başka bir tedbir alamadı⁴⁵. 8 Temmuz 1930 tarihinde Sovyet-Rusya bu konudaki rahatsızlığını Milletler Cemiyeti'ne iletse de Milletler Cemiyeti Genel Sekreterliği meseleyi Boğazlar Komisyonu'na havale etmeyi kararlaştırdı. Neticede herhangi bir müeyyide uygulanmadığı halde sonraki süreçte İtalyan uçakları krizi tırmandırmayarak Boğazlar Mukavelesi'ne riayet ettiler⁴⁶. Bunda İtalya'nın faaliyetlerini Akdeniz ve Kızıldeniz'de yoğunlaştırmasının da mutlaka etkisi vardı.

İtalya'nın Boğazlar aracılığıyla Karadeniz'e yönelik eylemlerinden sonra da Sovyet-Rusya Baltık denizindeki donanmasını Karadeniz'e nakletmeye devam etti. Bu durum en çok Karadeniz'e sahil dar olan devletlerden Romanya'yı tedirgin ediyordu. Beserabya meselesinden dolayı Sovyetlerin baskısı altında kalacağını düşünen Romanya, bu yığınağın kendisine karşı yapıldığını ileri sürerek Boğazlar Komisyonu'ndaki temsilcisi aracılığıyla protestosunu dile getirdi⁴⁷. Bulgar üye de Romen meslektaşının endişelerine katılmaktaydı⁴⁸. Doğrusunu söylemek gerekirse Boğazlar Komisyonu'nun Karadeniz'e sahil dar devletlerin savaş gemileri hakkında kısıtlamaya gitme hakkı bulunmuyordu. Dolayısıyla Romanya önce Boğazlar Komisyonu,

⁴³ *Cumhuriyet*, 28 Mayıs 1927, 5 Haziran 1927; 17 Haziran 1927.

⁴⁴ *Cumhuriyet*, 7 Nisan 1931.

⁴⁵ *Cumhuriyet*, 27 Mart 1930.

⁴⁶ HERGÜNER, s. 109.

⁴⁷ *Cumhuriyet*, 6 Nisan 1930.

⁴⁸ *Cumhuriyet*, 15 Mayıs 1930.

akabinde Milletler Cemiyeti nezdindeki protestolarından bir sonuç elde edemeyecekti⁴⁹.

1930'lu yılların başlarından itibaren Karadeniz'de güç gösterisi yaparak dengeleri bozan Sovyet-Rusya, Romanya'yı iyice endişeye sevk etmiş⁵⁰, Romanya bir yandan Milletler Cemiyeti'ne, diğer yandan doğrudan İngiltere ve Fransa'ya müracaat ederek yardım istemişti. Bu durumu değerlendiren İngiltere ve Fransa, Romanya'nın Köstence limanını "modernize etme" kisesi altında Karadeniz'de bozulan dengeleri yeniden kurmayı hedefliyorlardı. Diğer yandan toprak bütünlüğü konusunda Romanya'ya taahhütte bulunan İngiltere ile birlikte Fransa ve İtalya'nın devreye girmesi, Karadeniz ve Boğazlar bölgesinin bir anda savaş alanı haline gelmesi ile neticelenebilirdi. Bundan en çok etkilenecek ülke durumundaki Türkiye ise kendi güvenliği açısından bölgesel çatışmaları önlemek üzere teşebbüslerde bulunuyordu⁵¹.

4. Boğazlar Komisyonu'nun Tasfiyesi

1932 yılında Milletler Cemiyeti'ne üye olduktan sonra Türkiye, Batı'ya entegrasyon sürecini hızlandırırken, bölgesinde daha aktif bir politika izleyerek Boğazlarla ilgili taleplerini gündeme getirdi.

1930'lu yıllardan itibaren Akdeniz, merkezî Avrupa ve Uzakdoğu'da yaşanan sorunlar harekete geçmek için gerekli zemini oluşturdu ve Türkiye 1933 ve 1935 yıllarında Cenevre'de düzenlenen silahlı silahlı konferanslarında, değişen koşullar ve güvenlik zafiyetini gerekçe göstererek Boğazlar Mukavelesi'nde tadilat teklifini gündeme taşımaya başladı. Başlangıçta Sovyetlerin desteklediği bu teklif, İngiliz ve Fransızlar tarafından kabul edilmese de İtalya, Almanya ve Japonya'nın izledikleri yayılcı politikalar Türkiye'yi avantajlı duruma getirdi. Bu avantajı kullanarak 10 Nisan 1936 tarihinde verdiği nota ile taleplerinde ısrarcı ve kararlı olduğunu gösteren Türkiye, Montrö Boğazlar Konvansiyonu ile hedefine ulaştı. Montrö Boğazlar Konvansiyonu, Lozan'da imzalanan Boğazlar Mukavelesi'nde yer

⁴⁹ *Cumhuriyet*, 29 Nisan 1930.

⁵⁰ Muharrem Feyzi, "Rusya-Romanya Misakı ve Türkiye'nin Tavassutu", *Cumhuriyet*, 5 Ocak 1932.

⁵¹ Muharrem Feyzi, "Rusya-Romanya Misakı ve Türkiye'nin Tavassutu", *Cumhuriyet*, 5 Ocak 1932.

alan ve Türkiye'nin Boğazlarda mutlak hakimiyetini zedeleyen hükümlerin kaldırılmasını sağladı. Bu bağlamda Boğazlar Komisyonu'nun tasfiyesi kararlaştırılırken Türk Boğazlarında uluslararası kontrol dönemi sona erdi.

Montrö Boğazlar Konvansiyonu'nun imzalandığı tarihte Boğazlar Komisyonu yaz tatili nedeniyle çalışmalarına ara vermiş durumdaydı. Sözleşme'nin imzalanmasından sonra Boğazlar Komisyonu Başkanı Mehmed Ali Talay komisyon başkanlığından istifa ettiğini ancak tasfiye işlemleri tamamlanuncaya kadar görevinin başında kalacağını açıkladı. Normal şartlar altında yaz tatilinde bulunan Boğazlar Komisyonu'nun 1936 Eylül ayı içerisinde toplanarak tasfiye işlemlerine başlaması gerekiyordu⁵². Ancak Boğazlar Komisyonu 3 Ağustos 1936 tarihinde olağanüstü toplantıya çağırıldı ve İngiliz üyenin yaptığı açıklamaların ardından Komisyon'un bir ay sonra tasfiye işlemlerine başlaması kararlaştırıldı⁵³. Bu arada Boğazlar Komisyonu Umumi Katipliği sürecin hızlı bir şekilde tamamlanması amacıyla dosya ve evrakların tasnifine başlamıştı⁵⁴. Tasfiye işlemleri bir aya kadar tamamlanacak, akabinde komisyon üyeleri son bir toplantıya davet edilecek ve hazırlanacak rapor tasdiğe sunulacaktı⁵⁵.

Tasarlanan bir aylık süre içerisinde Boğazlar Komisyonu'nun tasfiye işlemlerine başlandı ve 10 Eylül 1936 tarihinde Boğazlar Komisyonu Başkanı Mehmet Ali Talay, Montrö Boğazlar Konvansiyonu gereğince Komisyon'un işlerinin bundan böyle Türk Hükûmeti tarafından görüleceğinden Komisyon'un mesaisine nihayet verildiğini Milletler Cemiyeti Genel Sekreterliği'ne iletti⁵⁶. Boğazlar Komisyonu tasfiye işlemleri plânlanan süre içerisinde tamamlanırken Komisyon'a ait çok sayıda evrak ve dosya Hariciye Vekâleti'nde Boğazlar rejiminin tatbiki için teşekkül etmiş olan yeni büroya devredildi⁵⁷. Böylelikle Türkiye'nin hakimiyetine aykırı olan bu uluslararası kuruluşun faaliyetlerine son verilmiş oldu.

⁵² *Cumhuriyet*, 24 Temmuz 1936.

⁵³ *Cumhuriyet*, 4 Ağustos 1936.

⁵⁴ *Cumhuriyet*, 11 Ağustos 1936.

⁵⁵ *Cumhuriyet*, 12 Eylül 1936.

⁵⁶ *Cumhuriyet*, 11 Eylül 1936.

⁵⁷ *Cumhuriyet*, 11 Kasım 1936.

Sonuç

İtilâf Devletleri I. Dünya Savaşı sonrasında Türk Boğazlarını işgal altına alarak kontrolü tamamen ele geçirdiler. 1918-1923 yılları arasında İtilâf Devletlerinin işgali ve kontrolü altında kalan Türk Boğazları için uluslararası platformlarda yeni projeler masaya yatırıldı.

Önceleri Milletler Cemiyeti'ne bağlı "*İstanbul ve Boğazlar Devleti*"nin kontrolüne bırakılması tartışılan Boğazlar bölgesi, Sevr Antlaşması'na göre müstakil bir devlet statüsüne sahip olması plânlanan Boğazlar Komisyonu'nun idaresine terk edilmek istendi. Bu dönemde gelişen Milli Mücadele hareketinin, Sevr Antlaşması'nın hayata geçirilmesine engel olması İtilâf Devletlerini Boğazları elde tutacak yeni bir formül arayışına itecektir. Koruyucu bir refleks sergileyen ve çevrelerinde tarafsız bölgeler meydana getirerek Türk Boğazlarını kontrol altında tutmaya çalışan İtilâf kuvvetleri, Yunanlıların yenilerek Anadolu'dan çekilmelerinden sonra TBMM kuvvetleriyle karşı karşıya geleceklerdir. TBMM'nin Boğazları geri alma, İtilâf Devletlerinin özellikle İngilizlerin ise elde tutma çabaları Çanakkale Bunalımı (Krizi) ile sonuçlanacak, taraflar arasındaki psikolojik harp sıcak çatışmaya dönüşmeden Mudanya Mütarekesi'nde varılan uzlaşma ile neticelenecektir.

Mudanya Mütarekesi İtilâf Devletlerinin Boğazları Türk kontrolüne iade etmeye hazır oldukları şeklinde peşin bir önyargı, daha doğrusu bir yanlışlığı oluşturmuştu. Ancak Lozan Konferansı'nda bu yanlışlığı anlaşılabilmiş, İtilâf temsilcileri siyasî manevralarla Boğazları uluslararası kontrol altında, koşullu olarak Türk idaresine bırakmayı tasarladıklarını göstermişlerdi. Lozan'da imzalanan Boğazlar Mukavelesi ile tatbikata geçirilmesi plânlanan bu statükonun TBMM'nde sert tepki ve eleştirilere yol açması kaçınılmazdı. Boğazlar Mukavelesi'nin Türk hakimiyetini zedeleyen hükümlerinden bir tanesi uluslararası hüviyete sahip Boğazlar Komisyonu'nun kuruluşu ile ilgili idi.

1924 yılı sonlarına doğru Boğazlar Komisyonu kurularak faaliyete geçti. Her ne kadar başkanı Türk olsa da Boğazlar Komisyonu'ndaki yabancı üyeler İngiliz temsilcinin telkin ve yönlendirmelerinden kurtulamıyorlardı. Boğazlar Mukavelesi'ni onaylamayan Sovyet-Rusya'nın bu Komisyon'da temsil edilmeyişi, başkan olsa da Türk temsilcinin çoğu zaman yalnız kalmasına neden oluyordu. Boğazlar Komisyonu'ndaki yabancı üyeler, sözkonusu mu-

kavelede olmayan ya da açık olarak belirlenmeyen hususları genelde Türkiye aleyhine çözüme bağlamak gibi bir eğilim sergilemekteydiler. Bu eğilim Türk hakimiyetini derinden zedeleyecek şekilde Boğazlar Komisyonu'na mahsus bir bayrak belirlenmesiyle zirveye çıkacaktır. Ne var ki, Boğazlar Komisyonu'ndaki Türk başkanın aldığı tedbirler sayesinde Türkiye'nin mutlak hakimiyetini zedeleyebilecek eylemlere izin verilmedi. Uluslararası kontrol altındaki Boğazlardan askerî amaçlı geçiş ve geliş-gidişler zaman zaman uluslararası gerilimi de tırmandıracak, gerek Boğazlar Mukavelesi ile öngörülen güvencenin ve gerekse Boğazlar Komisyonu'nun işlevsel bir mahiyete sahip olmadığı somut vakalarla anlaşılacaktır.

KAYNAKÇA

I. ARŞİV VESİKALARI

1. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA).

2. Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

Dâhiliye Nezâreti Kalemi Mahsus Müdüriyeti Evrakı (BOA, DH.KMS)

Dâhiliye Nezâreti Emniyet-i Umûmiye Müdüriyeti Asayiş Kalemi Evrakı (BOA, DH.EUM.AYŞ)

Hariciye Nezâreti İstanbul Murahhaslığı Evrakı (BOA, HR.İM)

Hariciye Nezâreti Siyasî Kısım Evrakı (BOA, HR.SYS)

3. Public Record Office

Foreign Office (FO)

War Office (WO)

II. SÜRELİ YAYINLAR

Cumhuriyet Gazetesi (1924-1936)

III. ARAŞTIRMA, İNCELEME VE DİĞER YAYINLAR

A. KİTAPLAR

BOZKURT, Abdurrahman; *Türk Boğazlarında Uluslararası Kontrol (1918-1936)*, İstanbul, İdeal Yayınevi, 2014.

EYYÜPOĞLU, İsmail; *Mudanya Mütarekesi*, Ankara, 2002.

GÖKAY, Bülent; *Bolşevizm ile Emperyalizm Arasında Türkiye (1918-1923)*, Çev. Sermet Yalçın, İstanbul 1998.

HERGÜNER, Mustafa; *Cumhuriyetimizin İlk Yıllarında Türk Boğazları ve Boğazlar Komisyonu Başkanı Vasıf (Temel) Paşa*, İstanbul 2004.

MERAY, Seha L.; *Lozan Barış Konferansı Tutanaklar Belgeler*, Takım I, Cilt I, Kitap I, Ankara 1969.

SOYSAL, İsmail; *Tarihçeleri ve Açıklamaları ile Birlikte Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları (1920-1945)*, C. I, Ankara 1983.

ŞİMŞİR, Bilâl N.; *İngiliz Belgeleri ile Sakarya'dan İzmir'e «1921-1922»*, Ankara 1972.

TANSEL, Selahattin; *Mondros'tan Mudanya'ya Kadar*, C. I-III, İstanbul 1991.

Türk İstiklâl Harbi, C. I, *Mondros Mütarekesi ve Tatbikatı*, Ankara 1962.

WALDER, David; *Çanakkale Olayı 1922*, Çev. M. Ali Kayabal, İstanbul 1970.

B. MAKALELER

ARMAOĞLU, Fahir; *İngiliz Belgelerinde İstanbul'un İşgali (16 Mart 1920)*, *Bellekten*, C. LXII, S. 234, 1998, s. 469-484.

BIYIKLIOĞLU, Tevfik; *Birinci Dünya Harbinde (1914-1918) ve Mondros Mütarekesi Sıralarında (30 Ekim 1918- 11 Ekim 1922 Boğazlar Problemi)*, *Bellekten*, C. XXIV, 1960, s. 81-93.

BOZKURT, Abdurrahman; *Yunanistan'ın Edirne'de İşgal Uygulamalarından Örnekler (1920-1922)*, *Uluslararası Edirne'nin Fethinin 650. Yılı Sempozyumu Bildiriler Kitabı (4-6 Mayıs 2011)*, Edirne 2012, s. 436-455.

ÇUFALI, Mustafa; *Çanakkale Krizi ve Lloyd George'un İktidardan Düşmesi Eylül-Ekim 1922*, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, C. XV, S. 45, Kasım 1999, s. 801-821.

ERDAŞ, Sadık; *İki Savaş Arasında Türk Boğazları*, *Türkler*, C. 16, Ankara 2002, s. 1223-1259.

C. TEZLER

GWYN, Julian R. Jermy; *The Bosphorus and The Dardanelles: 1902-1923 (a Study of French and British Policies)*, McGill University, for the Master of Arts Degree Department of History, Montreal-Canada, 1958.

D. DİJİTAL KAYNAKLAR

http://www.crwflags.com/fotw/flags/int_lsc.html (Erişim tarihi: 20 Şubat 2014)

Ek 1.

COMPOSITION
DE LA
COMMISSION DES DÉTROITS

Président: Le représentant de la Turquie

MEMBRES:

BULGARIE

S. E. Monsieur PAVLOFF, Ministre Plénipotentiaire de Bulgarie.

FRANCE

S. E. Monsieur Pozzi, Ministre Plénipotentiaire.

GRANDE-BRETAGNE

Monsieur le Capitaine de Frégate MACDONALD.

GREECE

Monsieur le Capitaine de Frégate HALKIOPOULOS.

ITALIE

S. E. le Prince BORGHESE, Ministre Plénipotentiaire.

JAPON

Monsieur le Capitaine de Frégate Toshio YAMADA.

ROUMANIE

S. E. Monsieur FILALITY, Ministre Plénipotentiaire de Roumanie.

TURQUIE

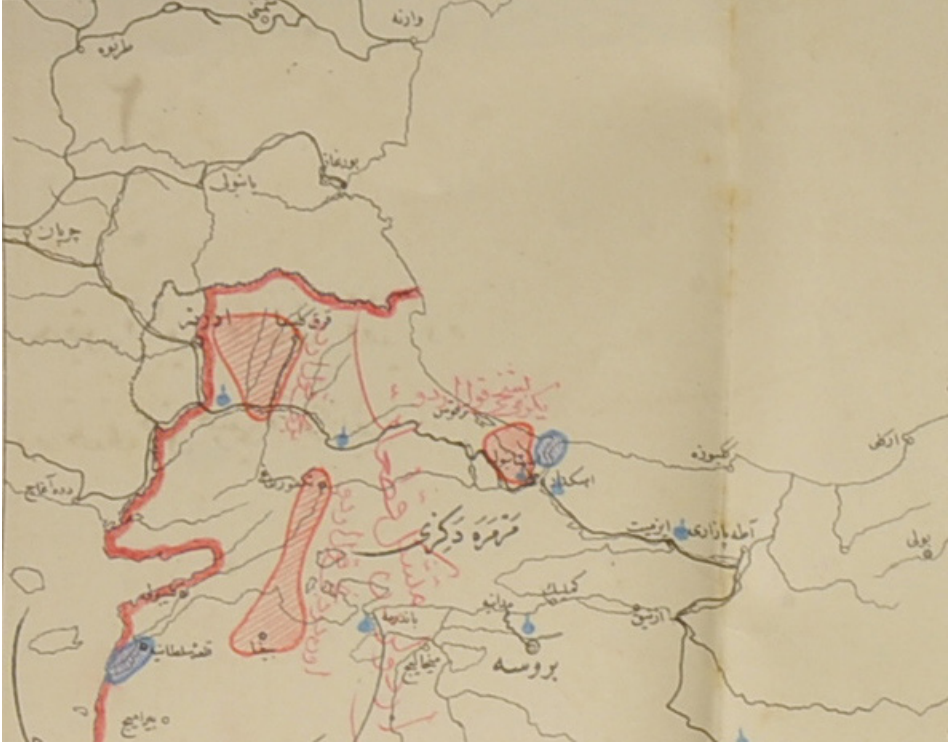
S. E. L'Amiral VASSIF Pacha.

Fon No: 30 10 0 0 - Kutu No: 63 - Dosya No: 424 - Sıra No: 10

1928 raporunda Boğazlar Komisyonu üyeleri⁵⁸.

⁵⁸ BCA, F.N: 30 10 0 0, K.N: 63, D.N: 424, S.N: 10.

Ek 2.



Harita 1. Boğazların çevresindeki mavi renkli taralı alanlar Mondros Mütarekesi'ne göre İtilâf kuvvetlerinin işgal edebilecekleri mıntikalardır⁵⁹.

⁵⁹ Hariciye Nezâreti Siyasî Kısım Evrakı (BOA, HR.SYS), 2305/24, lef 2.

Ek 3.



Harita 2. Boğazların çevresindeki mavi renkli taralı alanlar 1919 yılı Haziran ayı başlarına kadar İtilâf kuvvetlerinin Mondros Mütarekesi'ne aykırı olarak işgal ettikleri mıntikalardır⁶⁰.

⁶⁰ BOA, HR.SYS, 2305/24, lef 3.

Ek 4.



Harita 3. İstanbul ve Boğazlar Devleti'nin sınırları (kırmızı çizgi içerisindeki bölge)⁶¹.

⁶¹ WO, 32/5735.

Ek 5.



Harita 4. Sevr Antlaşması'na göre Boğazlar bölgesi (sarı renkli taralı alanlar)⁶².

⁶² FO, 371/6537, 110.

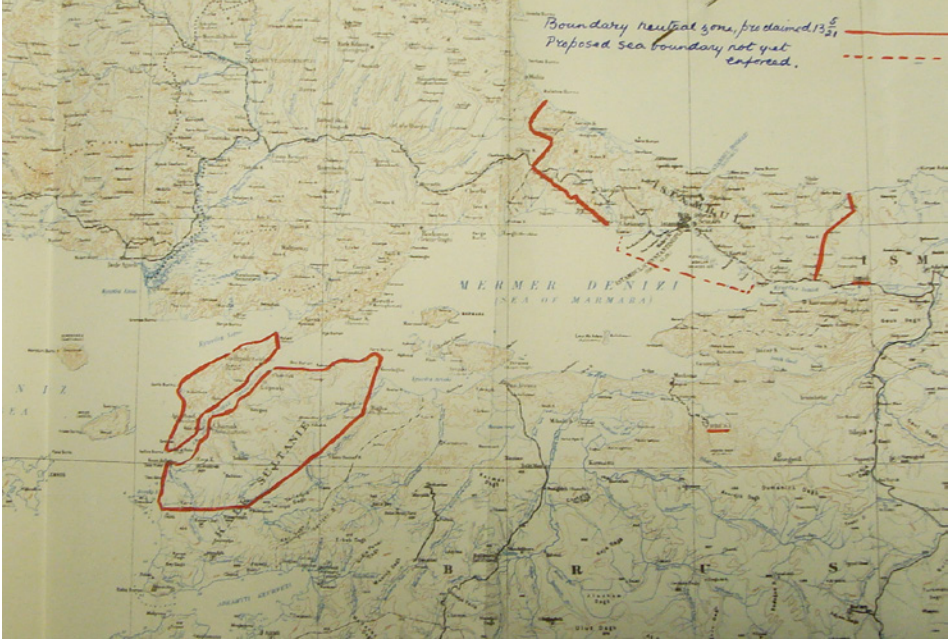
Ek 6.



Harita 5. Londra Konferansı'nda İtilâf Devletlerinin Boğazlar bölgesinde askerden arındırılacak bölgeleri daraltmaya yönelik teklifleri (Boğazların yakın çevresindeki taralı bölge)⁶³.

⁶³ FO, 371/6480.

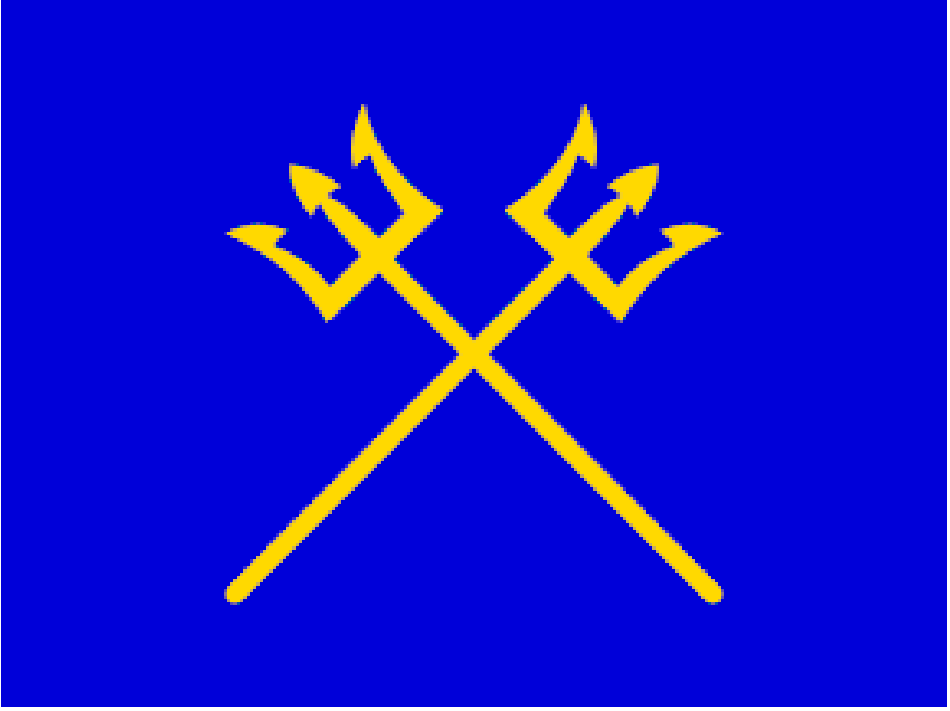
Ek 7.



Harita 6. İtilâf Devletleri tarafından Boğazlar bölgesinde ilân edilen tarafsız bölgeler (kırmızı çizgiler arasındaki bölge)⁶⁴.

⁶⁴ WO, 32/5775.

Ek 9.



Şekil 1. Boğazlar Komisyonu üyelerinin teklif ettikleri bayrak için yapılan tasarım⁶⁶.

⁶⁶ *About the Flag, Jan Oskar Engene*, http://www.crwflags.com/fotw/flags/int_lsc.html (Erişim tarihi: 20 Şubat 2014)

80. YILDÖNÖMÜNDE MONTRÖ BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ'Nİ YENİDEN DÜŞÜNMEK*

Yrd. Doç. Dr. Yücel KARLIKLI**

Öz

Karadeniz, Dünyanın başka bazı denizleri için de geçerli olabilecek jeostratejik bir öneme sahiptir. Ancak, Karadeniz'i stratejik açıdan önemli diğer denizlerden farklı kılan olgu, bu denizin statüsünün son 80 yıldır uluslararası bir sözleşmenin, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin getirdiği hükümler ışığında belirleniyor oluşudur. O açıdan Montrö yalnızca uluslararası bir su yolunun statüsünü belirleyen bir sözleşme olmanın ötesinde, bu su yolunun devamında var olan kapalı bir denizin ve dahası bu denizin çevresindeki devletleri de aşan bir havzanın stratejik anlamını da etkilemektedir.

Karadeniz çevresinde yakın dönemde yaşanan gelişmeler, içiçe geçmiş olumlu ve olumsuz sonuçları beraberinde getirmektedir. NATO'nun Karadeniz'deki mevcudiyetinin genişlemesi, Avrupa Birliği'nin bir aktör olarak Karadeniz'de rol almaya başlaması, Balkanlar, Kafkaslar ve Ortadoğu'da yaşanmakta olan krizler ve dondurulmuş olan gerilimler Karadeniz'in görünür gelecekteki stratejik öneminin daha da artacağını göstermektedir. Özellikle bu havzada var olan doğalgaz ve petrolün dünya pazarlarına ulaştırılması konusundaki ileriye dönük hesaplar, Karadeniz'in 80 yıllık görüntüsünün değişeceği riskini hissettirmektedir.

Bu çalışmada, değişen tüm uluslararası koşullar ve dinamiklere rağmen ilk günkü önemini koruyan ve görünür gelecekte de koruyacağı görülen Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin hazırlandığı ortam ve sonrasındaki uygulama sürecinde taşıdığı farklı anlamlar irdelenmeye, geleceğe dönük olası gelişmeler değerlendirilmeye çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: *Montrö Boğazlar Sözleşmesi, Karadeniz, Türk Boğazları, Türk Dış Politikası.*

RETHINKING THE MONTREUX CONVENTION REGARDING THE REGIME OF THE STRAITS IN ITS 80TH ANNIVERSARY

Abstract

The Black Sea enjoys a geostrategic importance that maybe shared by few other body of water. However, the uniqueness of the Black Sea stems from the fact that its stature is defined during the last 80 years by an international convention, namely the Montreux Convention Regarding the Regime of the Straits. That is the very reason why the Montreux Convention

* Hakem incelemesinden geçmemiştir.

** İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi, karl@istanbul.edu.tr.

*** Makale Gönderim Tarihi: 27.05.2017; Makale Kabul Tarihi: 30.05.2017.

not only determines the status of a waterway; it also decides the strategic importance of an enclosed sea and the basin that surpasses the countries surrounding this inland sea.

The recent developments that took place around the Black Sea basin resulted both in positive and negative interrelated consequences. The expansion of NATO capabilities in the Black Sea, the introduction of EU in the basin as a political actor, both the actual crises and the long frozen contentious issues in the surrounding region of Balkans, Middle East and the Caucasus would make the Black Sea more eminent strategically in the near future. Moreover, the expectations concerning transportation of oil and natural gas drilled in the basin to the world markets makes us think that the 80 year old status of the Black Sea is about to change for the better or worse.

This study aims to explore the diverse implementations of this ever important convention both in its initial and later periods; it also tries to deliberate on the possible future developments regarding the fate of the convention, and in this respect, of the Black Sea basin.

Keywords: *The Montreux Convention Regarding the Regime of the Straits, Black Sea, Turkish Straits, Turkish Foreign Policy.*

Giriş

Karadeniz, Dünyanın başka bazı denizleri için de geçerli olabilecek jeostratejik bir öneme sahiptir. Ancak, Karadeniz'i stratejik açıdan önemli diğer denizlerden farklı kılan olgu, bu denizin statüsünün son 80 yıldır uluslararası bir sözleşmenin, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin getirdiği hükümler ışığında belirleniyor oluşudur. O açıdan Montrö yalnızca uluslararası bir su yolunun statüsünü belirleyen bir sözleşme olmanın ötesinde, bu su yolunun devamında var olan kapalı bir denizin ve dahası bu denizin çevresindeki devletleri de aşan bir havzanın stratejik anlamını da etkilemektedir.

İkinci Dünya Savaşı, Soğuk Savaş ve Soğuk Savaş sonrası gibi birbirinden çok farklı dönemlerde varlığını sürdürmeyi başarmış olan Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne bu özelliğini kazandıran etmenlerin neler olduğu sorusuna yanıt ararken, irdelenmesi gereken ilk olgu sözleşmenin hazırlanış sürecidir.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Oluşumu¹

Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile kabul edilen statünün korunması, Milletler Cemiyeti'nin güvencesi altına alınmıştı. Sözleşme'nin 18. maddesinin ilk iki fıkrası şöyledir:

“Boğazların ve civar mıntakaların gayrı askerî hale ifrağının Türkiye için askerî noktai nazarından bigayri hakkın bir tehlike teşkil etmemesini ve ef'ali harbiyenin Boğazların serbestisini veya gayrı askerî hale ifrağ edilmiş olan menatığın emniyet ve inzibatını tehlikeye ilka eylememesini arzu eden tarafeyni Âliyeyni âkideyn, ahkâmı atiyeyi kabul ederler:

Eğer serbestî mürura müteallik ahkâma ika edilen bir tecavüz, nagihanî bir taarruz, yahut her hangi bir fiili harp veya tehdidi harp, Boğazlarda seyrü seferin serbestisini veya gayrı askerî mıntakaların emniyetini tehlikeye koyacak olursa Tarafeyni Âliyeyni âkideyn ve her halde Fransa, Büyük Britanya, İtalya ve Japonya bu hususta Cemiyeti Akvam Meclisinin karar vereceği bütün vesaitle onları müştereken men'edeceklerdir”.

Türkiye, 1923 yılında bu teminat üzerine ve genel bir silahsızlanmaya gidileceği umuduyla boğazlar bölgesinde egemenliğin sınırlandırmasını kabul etmişti. Kuşkusuz bu, koşulların zorlaması sonucunda katlanılmak zorunda kalınan gönülsüz bir kabullenmeydi. Nitekim o dönemin genç bir deniz subayının ifadeleri, içinde bulunulan ruh halini göstermesi açısından anlamlıdır:

“Deniz Harp Akademisinde öğrenci olduğum sıralarda. 1923 Lozan Andlaşması, getirdiği mutlu sonuç yanında, bazı hükümleri ile, özellikle Türk Boğazları statüsü ile, biz genç subaylara ıztırap veriyordu. 1930'lara düşen o öğrenim yıllarında Boğazların askerlikten arındırılmış olması, tahkim edilemez bulunması ve (Boğazlar Komisyonu) adı altında Türklerin yanında yabancıların da katıldığı bir ortak uzmanlar heyetinin kontrolüne bırakılmış olması, aramızda sık sık tartışmalara neden oluyordu.

O sıralarda, bize ders vermekte olan yabancı emekli bir deniz albayı harp oyunlarımızı tatbikatında ‘Boğazlarda Türklere bazı imtiyazlar tanınarak Lozan statüsünün değiştirilmesi lüzumuna kani olduğunu, fakat tarafları tatmin edici nasıl bir çözüm yolu gerektiğini bir türlü

¹ Bu bölüm Yücel KARLIKLI, *Atatürk Dönemi Türk Deniz Politikası 1923-1938*, İstanbul, Derlem Yayınları, 2014 adlı çalışmadan alınmıştır.

kestiremediğini' ileri sürdükçe, biz genç subaylar, 'tek çözüm yolunun Boğazlarda Türk egemenliğinin kabulü ve bu hakkın Türklere geri verilmesi olabileceğini' hararetle savunurduk. Fakat 1930'larda dünya siyasi ortamı, bu iddiayı gerçekleştirmek için henüz yeteri kadar bir olgunluğa ulaşmış değil idi".²

Fakat Birinci Dünya Savaşı sonrası dönemde öngörülen silahsızlanma çabaları olumlu bir sonuç vermemiş ve Milletler Cemiyeti'nin ortak güvenlik sistemi mütecavizlere karşı başarıyla uygulanamamıştı.³ Boğazların statüsünün güvence altında tutulması açısından ayrı bir öneme sahip dört devletten Japonya ve özellikle İtalya'nın izlemeye başladıkları politikalar haklı kaygıların ortaya çıkmasına neden oldu.

Buna karşın Türkiye Boğazlar üzerindeki doğal hakkını güç gösterileriyle elde etme yoluna gitmedi. Bunun yerine haklarını hukuksal yollardan arama çabası içine girdi.⁴ Bu bağlamda Türkiye, Lozan Boğazlar Mukavelesi'nin getirdiği rejimi değiştirebilmek ve bir uluslararası konferansta yeni bir rejim oluşturabilmek için 1933'ten itibaren birtakım diplomatik girişimlerde bulundu. İlk kez, 1933'te Londra'da yapılan silahsızlanma konferansında söz konusu sözleşmenin boğazların kıyılarını ve Marmara Denizi'ndeki adaları askerden ve silahtan arındıran hükümlerinin kaldırılmasını istedi. Ancak bu istek, konferansın konusuyla ilgili olmadığı gerekçesiyle dikkate alınmadı. Türkiye bu istemini Nisan 1935'te Milletler Cemiyeti Konseyinde, Mayıs 1935'te Balkan Antantı Konseyinde, Eylül 1935'te Milletler Cemiyeti Genel Kurulunda yineledi. Ama bunlardan da bir sonuç alamadı. Türkiye, tek taraflı bir oldubitti gerçekleştirmek yerine her fırsatta görüşünü savunuyor ve barışçı yollardan sözleşmeyi değiştirmeyi deniyordu. En sonunda Milletler Cemiyeti'nin, Habeşistan'a saldırdığı gerekçesiyle İtalya'ya karşı zorlama önlemleri aldığı Kasım 1935'teki toplantıları sırasında istemini tekrarlayan Türkiye, bu kez olumlu bir hava yaratmayı başardı.⁵

² Fahri S. KORUTÜRK, *Sunuş*, Montreux Boğazlar Konferansı: Tutanaklar Belgeler, Ankara, 1976, s. V.

³ Mehmet GÖNLÜBOL/Cem SAR, *Olaylarla Türk Dış Politikası (1919-1938)*, Ankara, 1996, s. 120.

⁴ GÖNLÜBOL/SAR, s. 121.

⁵ Baskın ORAN (Ed.), *Türk Dış Politikası Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar*, İstanbul, 2006, s. 371.

Türk Hükümeti'nin çeşitli uluslararası toplantılarda açıkladığı istek ve niyetler gitgide belirginleşir ve Lozan hükümlerinin gözden geçirilmesi yolunu hazırlarken, özü bakımından Akdeniz'e ilişkin yeni bir bunalım, sürecin hızlanmasına yol açtı. Gerçekleşebilir gibi görünen varsayımlar giderek olasılık görünümüne bürünmekteydi. Boğazların güvenliği için temel güvence olan Lozan Sözleşmesi'nin 18. maddesi, en azından uygulanması kuşkulu bir nitelik almaktaydı.⁶

Türk Hükümeti, Boğazların statüsünü yeniden belirlemek üzere ilgili devletler; İngiliz, Bulgar, Fransız, Yunan, İtalyan, Japon, Romen, Sovyetler Birliği ve Yugoslav hükümetlerine 10 Nisan 1936 tarihinde bir notayla başvurdu. Dışişleri Bakanlığının notası, Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin Lozan sonrası uluslararası gelişmeleri ve içinde bulunduğu koşulları nasıl değerlendirdiğinin anlaşılması açısından son derecede önemli bir belgedir. Buna göre:

“1923 de Türkiye Lozan'da serbesti mürur ve gayri askerî hale ifrağ ahkâmını ihtiva eden boğazlar mukavelesini imzaya muvafakat ettiği zaman, Avrupanın umumî vaziyeti, siyasî ve askerî bakımlardan, bugün kendini gösteren vaziyetten tamamilen ayrı bir manzara arz etmekte idi.

Avrupa o tarihte silâhsızlanmaya doğru gidiyordu ve siyasî kurumu yalnız beynelmilel teahhütlerle teyit edilmiş değişmez hukuk prensipleri üzerine iptina eyliyecekti. Kara deniz ve hava kuvvetleri daha çok az korkulacak mahiyet göstermekte ve temayülleri azalma yolunda tezahür etmekte idi. O sırada Türkiye boğazlar mukavelesinin takyidi ahkâmının milletler cemiyeti misakinin 10 uncu maddesinin garantisine ilâveten mumzi devletlerin ve her halükârda dört büyük devletin tehdit vukuunda boğazların müdafaasına müştereken ve milletler cemiyeti konseyi tarafından bu hususta kararlaştırılacak bütün vasıtalar ile tevessül etmeleri teahhüdünü ihtiva eden 18 inci maddenin teminatına güvenerek imza edilmiştir.

O zamandan beri, Karadeniz vaziyeti her noktadan emniyetbahş bir müsalemet manzarası arzeder hale gelmiş ve buna mukabil akdenizde yavaş yavaş bir kararsızlık teessüs etmiye başlamıştır. Deniz konferansları silâhlanmaya doğru bir inkişaf göstermiştir. Deniz

⁶ Th. AGHIDES, *Giriş*, Montreux Boğazlar Konferansı: Tutanaklar Belgeler, Ankara, 1976, s. 2-3.

tezgâhları, yakında denizlere şimdiye kadar erişilmemiş bir kudrette gemiler dökecektir. Hava sahasında kuvvetlenme baş döndürücü bir şekilde tezayüt, kıtalar ve adalardaki tahkimat mütemadiyen tekersür etmektedir.

Ahval ve şerait bu suretle tamamen değişirken, boğazların tam emniyetsizliğine çaresaz olması lâzım gelen yegâne garanti de ortadan kalkmış ve en alâkadar devletler umumî bir ihtilâf tehlikesinin mevcudiyetini ilân ederlerken Türkiye, bu endişe verici emniyetsizliğin hiçbir mukabil tarafı olmaksızın en zayıf noktasından en fena tehlikelere maruz olmakta bulunmuştur.

Türkiye, kendisine yapılan musırrane talepleri is'af ederek, o zaman tamamen ecnebî kuvvetlerin işgali altında bulunan boğazların askerlikten tecridini, kendisine verilen asgarî garantilerin kıymetini, mevcut şerait altında ve 'boğazların ve civar mıntakaların gayrı askerî hale ifrağının Türkiye için askerî noktai nazardan bigayrihakkın bir tehlike teşkil etmemesi' bakımından uzun uzadıya tarttıktan sonra kabul etmişti.

Mezkûr mukaveleyi imza eden devletler, boğazlar rejimini tanzim eden ahkâmın heyeti umumiyesine ayrılmaz bir tarzda bağlı bulunan emniyet garantisini müeyyit mukavelenin 18 inci maddesine o derecede ehemmiyet vermişlerdir ki, mezkûr garantinin askerlikten tecrit ve serbestii mürur hakkındaki ahkâmın gayrı kabili tecezzi bir parçasını teşkil etmekte bulunduğunu katî olarak teyit etmişlerdir.

Bu hükmün tazammun ettiği mana şudur ki, memleketin heyeti umumiyesinin emniyeti için zaruri olan arazisinden bir parçası üzerindeki hukuku hükümransinin tenkisi, filî, amelî ve müessir teminat olmaksızın Türkiye'ye tahmil ettirilemezdi.

Şurası da aşikârdır ki, bu garanti işlemez hale gelir veya meşkûk kalırsa, bütün mukavelenin muvazenesi, Türkiye'nin ve Avrupa sulhunun Zararına olarak, bozulmuş olur.

Halbuki, siyasî buhranlar sarîh surette ispat etmiştir ki, kolektif garantinin bugünkü mekanizması pek ağır bir surette harekete geçmekte ve geç ittihaz edilen her karar, beynelmilel bir hareketten beklenen istifadeyi ekseri ahvalde kaybettirecek mahiyet arz etmektedir. Bu sebeplerdir ki, 1923 senesinde Türkiye bugün birçok devletlerin de aynı noktai nazarı göttükleri gibi, milletler cemiyetine gireceği andan itibaren

misakının kendisine temin edeceği kolektif garanti ile iktifa edememiş, boğazlar mukavelesini imza edenlerin heyeti umumiyesinin kolektif garantisini gayri kâfi bulmuş ve yalnız dört büyük devletin müşterek garantilerini kendi tamamile mülkiyesi için o zamanki şerait altında, elzem olanasgarî emniyeti temin edebilecek mahiyette görmüştü.

Fakat, eğer bizzat bu sagarî emniyette, tesisini istilzam eden şeraitten tamamen farklı siyasî ve askeri ahvalden dolayı zaifler, veyahut meşkûk bir hale gelirse, Cumhuriyet Hükûmeti, ağır bir ihmâl suçu altında kalmaksızın bütün memleketi tamir kabul etmez ani bir bas-kına maruz bırakamaz.

Boğazların emniyetini zâmin olan devletlerin milletler cemiyeti muvacesindeki vaziyetleri ve bu zâminlerin kendilerine tefviz edilmiş vazifeler karşısında askerî ve müessir teşriki mesaide bulunmalarını hiç olmazsa şüpheli bir hale sokan hususî ahval ve şerait, 1923 mukavelesinin umumî muvazenesini bozan unsurlardır.

Boğazlar emniyetinin hâlâ hakikî bir garanti ile müemmen bulunduğu, bugün iddia edilemez. Türkiyeden de bu teminat vazifesinin ifasına ademi icabet gibi tehlikeli bir ihtimale karşı bigâne kalması talep olunamaz.

Bu mülâhazata şunu da ilâve etmek icabeder ki, boğazlar mukavelesi, yalnız sulh hali ile Türkiye bitaraf veya muharip olmak üzere harp halini zikretmekte ve hususî veya umumî harp tehdidi ihtimalini mevzuu bahsetmiyerek Türkiyenin o takdirde kendi meşru müdafasını temin çareleri aramasına imkân vermemektedir. Halbuki, bugün tamamile sabit olmuştur ki, haliharp ansızın ve hiçbir formalitesiz vukua gelebileceğinden, harici tehlikenin en nazik safhası asıl bu tehdit safhasıdır.

Bu noksan, derpiş edilen garantilerin kıymetleri ne olursa olsun bunların müessiriyetini başlı başına izale edebilir.

Türkiye Cumhuriyeti bidayeti teşekkülündenberi, kendisine her sahada tahakkuku ekseriyetle ağır fedakârlıklar tahmilinden hali kalmamış olan bir sulh ve itilâf siyaseti çizmiştir.

Türk hükûmeti, son 10 yıl içinde tahaddüs eden pek çık ahval ve şeraitte, bütün devletler tarafından takdir edilen bir uzlaşma, teahhütlerine sadakat ve sulh eserine samimî bağlılık zihniyeti göstermiştir.

Türkiye, başkalarına daima temin ettiği emniyeti, bizzat kendisi için de istemek hakkını haizdir.

Lozan muahedelerini imza edenlerin iradeleri haricinde olarak tahaddüs eden ahval ve şerait, tam hüsnüniyetle tesbit edilmiş olan ahkâmı işlemez hale getirmiştir. Ve binnetice mevzuu bahsolan mesele ise Türkiye'nin mevcudiyeti ve bütün arazinin emniyeti olduğu içindir ki, Cumhuriyet Hükûmetinin, ahval ve şeraitinin zarurî kıldığı tedbirleri almak suretile millet huzurunda kendisine düşen mes'uliyeti deruhte etmeye mecbur kalması mümkün olabilir.

Yukarda bildirilen mülâhazatı göz önünde tutan ve boğazlar mukavelesinin dört büyük devletin müşterek garantisine taallük eden 18 inci maddesi ahkâmının mahkûk ve işlemez bir hale geldiğini ve arazisine müteveccih haricî bir tehlikeye karşı bu ahkâmın Türkiye'yi artık amelî, türk arazisinin taarruzdan masuniyeti için elzem emniyet şeraiti dahilinde ve Akdeniz ile Karadeniz arasında ticarî seyrisefainin daimî inkişafı için en liberal bir zihniyetle boğazlar rejimini tanzime matuf itilâfların yakın bir zamanda akdî zımında müzakerata başlamaya amade olduğunu, boğazlar mukavelesi müzakerelerine iştirak etmiş olan devletlere bildirmekle kesbi şeref eyler".⁷

Yukarıdaki notada dile getirilen Türk tezinin hukuksal dayanağı, uluslararası hukukun bir kavramı olan *rebus sic standibus* (şartlar değişmiştir veya koşullar değiştiği taktirde) ilkesidir.⁸

Söz konusu nota gönderildikten sonra Nisan ayı içinde, Dışişleri Bakanlığı Genel Sekreteri Numan Menemencioğlu toplanması istenen konferansa ilişkin olarak destek sağlamak amacıyla Roma ve Tokyo dışında, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde imzası bulunan devletlerin başkentlerini ziyaret ederek görüşmelerde bulundu.⁹

Bu çağrı karşılıksız kalmadı. Türkiye'nin öne sürdüğü gerekçeleri anlayışla karşılayan imzacı devletler, Montrö'ye tam yetkili temsilcilerini gönderdiler. Konferansa katılan devletlerin tümünün kendi açılarından karşılanmasını umdukları kimi beklentileri vardı. Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile getirilen rejimden memnun olmayan Sovyetler Birliği, boğazlar rejiminde

⁷ *Aydın Tarihi*, C. 29, Ankara, 1936, s. 47.

⁸ GÖNLÜBOL/SAR, s. 12; ORAN, s. 371.

⁹ GÖNLÜBOL/SAR, s.122.

kendi lehine değişiklikler yapılacağını, Bulgaristan Türkiye'nin boğazları sıkı biçimde denetlemesini istememekle birlikte, bu girişimin 1919 Neuilly Antlaşması'nın silahtan arındırmaya yönelik hükümlerini değiştirme fırsatı vereceğini umduğundan Türkiye'nin girişimini destekliyordular.

Yunanistan, Romanya ve Yugoslavya Balkan Paktı nedeniyle Türkiye'ye destek verirken, aslında statükocu bir tutum içinde olan Fransa, 1935'te Almanya'ya karşı Sovyetlerin dostluğunu elde etmek ve imzaladığı ittifak antlaşmasının da etkisiyle Moskova'nın sıcak baktığı bir değişikliğe engel olmak istemedi. Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin mimarı İngiltere ise, Akdeniz'deki İtalyan tehdidine karşı Türkiye'yi kendi yanına çekmek istediğinden Türkiye'nin önerisini olumlu karşıladı¹⁰.

Boğazların statüsünü değiştirmeye yönelik girişime tek tepki, Avrupa'nın revizyonist devleti İtalya'dan geldi. İtalya'nın, Habeşistan'a saldırısı nedeniyle Milletler Cemiyeti tarafından uygulanan zorlama önlemlerine Türkiye'nin de katılmış olmasına karşı bir tepkisi olarak değerlendirilmektedir.¹¹ Nitekim tam bu sıralarda İtalya'da Dışişleri Bakanı olan Kont Ciano Türkiye'nin Roma Büyükelçisi Refik Baydur'a, Habeşistan işgali dolayısıyla kendilerine uygulanan önlemlerden duyduğu rahatsızlığı ifade ederek, Avrupa'nın hiçbir işinde işbirliği içerisinde olmak istemediklerini, bu nedenle Montrö Konferansı'na da katılmayacaklarını açıklamıştır¹².

Konferans, açılış toplantısını 22 Haziran günü saat 16'da İsviçre Konfederasyonu Siyasal Federal Dairesi Başkanı (Dışişleri Bakanı) B. Motta'nın başkanlığında gerçekleştirdi. İtalyan Hükümeti konferansa temsilci heyeti gönderememişti. Lozan Sözleşmesi hükümlerinin sona erdirilmesine ya da değiştirilmesine herhangi bir karşı çıkışları olmadığını belirten Hindistan, Güney Afrika Birliği, Kanada, Yeni Zelanda ve İrlanda hükümetleri konferans çalışmalarına katılmayıp nedenlerini başkanlığa bildirdiler. Konferansın ikinci günü yapılan oturumda, Türk temsilcisi Türkiye'nin tezini açıkladı. 13 maddeden oluşan bu tasarıda, gayri askerilikten hiç söz edilmiyordu. Bunun nedeni, Türkiye'nin Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin öngördüğü Boğazlar bölgesini gayri askerilikten çıkartmak, tahkim etmek ve buralarda askeri

¹⁰ ORAN, s. 372.

¹¹ ORAN, s. 372.

¹² Faruk SÖNMEZOĞLU, *İki Savaş Strası ve Arasında Türk Dış Politikası*, İstanbul, 2011, s. 371.

kuvvet bulundurma isteğiydi. Tasarıda yer alan diğer bir yenilik, Boğazlar Komisyonunun kaldırılmasıydı. Boğazlar tahkim edildikten sonra Milletler Cemiyeti'nin güvencesinden vazgeçilebilirdi.

Bu tasarıya göre Türkiye, ticaret gemilerinin Boğazlardan geçiş serbestliğini Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ndekine benzer esaslara bağlanmasını öngörürken, harp gemilerinin geçiş serbestliğini bazı koşullarla kabul ediyordu. Boğazlarda transit halinde bulunacak yabancı harp gemilerini 14 bin tonilatoyu geçemezken, Karadeniz'e sahildar olan bir devlet önceden izin almak ve refakatinde başka gemi bulundurmamak koşuluyla 25 bin tonilatoya kadar bir gemisini Boğazlardan geçirebilecekti. Bunun dışında Karadeniz'e sahildar olan bir devletin her iki yönde geçirebileceği gemi tonajına bir sınırlandırma getirilmezken, Karadeniz'e sahildar olmayan devletlerin bu denizde bulundurabilecekleri harp gemilerinin tonajı 28 bin tonilatoyu aşamayacak, ayrıca Karadeniz'de en çok 15 gün kalabileceklerdi. Savaş zamanında Türkiye tarafsız olduğu takdirde harp gemileri bu esaslara göre Boğazlardan serbestçe geçebileceklerdi. Savaş zamanında Türkiye muharip olduğu takdirde ise, harp gemilerinin geçişi Türkiye'nin iznine bağlı olacaktı. Türkiye'nin kendisini "*harp tehdidine maruz bulunduğunu hissettiği takdirde*" de yine bu esaslar geçerli olacaktı¹³.

Konferansın çalışması sırasında başlıca iki tezin karşı karşıya geldiği görüldü. Bu tezlerden birincisi Karadeniz'in bir transit denizi olmadığını, başka bir deyişle, bir ucundan girilip öteki ucundan çıkılabilen herhangi bir "*açık deniz*" sayılamayacağını ve bu nedenle uluslararası "*serbest deniz*" rejimine tabi tutulamayacağını ve sonuç olarak Karadeniz'de kıyısı olan ülkeler gibi öteki dünya ülkelerinin de bu denizde harp gemilerini tıpkı ticaret gemilerini açık denizlerde gezdirdikleri şekilde kayıtsız şartsız dolaştıramayacaklarını iddia ediyordu.

Diğer tez ise, Karadeniz'in boğazlardan geçilerek girilebildiği için "*denizlerin serbestliğini kabul eden*", "*uluslararası hukuk rejimi*"nden ayrılmayacağını ve dünya devletlerinin bu deniz çevresinde ortaya çıkabilecek büyük hastalıklar, doğal afetler, yangınlar, isyanlar gibi felaket zamanlarında insani düşüncelerle daima açık tutulması gerektiğini savunuyordu.

¹³ GÖNLÜBOL/SAR, s. 123.

Konferansın davetçisi olan Türkiye ise, bir yandan ülkesinin Lozan'da açık bırakılmış bulunan güvenliğini ve boğazlardaki egemenlik hakkını sağlamakla birlikte, öte yandan bölge ve dünya barışını koruyabilmek için ileri sürülen farklı düşüncelerin bağdaştırılabilmesinde bir denge unsuru olmak gayreti içinde çalışmıştı.

Yapılan görüşmeler sonucunda Türkiye, Bulgaristan, Fransa, İngiltere, Yunanistan, Japonya, Romanya, Sovyetler Birliği, Yugoslavya ve Yunanistan tarafından Montrö'de 20 Temmuz 1936 tarihinde "*Türkiye'nin emniyeti ve Karadeniz sahildarı devletlerin Karadeniz'deki emniyeti çerçevesi dahilinde*" boğazların rejimini yeniden düzenleyen sözleşme imzalandı.¹⁴ Konferansa katılmamış olan İtalya Sözleşme'ye sonradan, 2 Mayıs 1938 tarihinde katıldı.

Sözleşme'nin getirdiği yeniliklerin ilki, Lozan'da kurulmuş olan Uluslararası Boğazlar Komisyonunun kaldırılarak, sahip olduğu yetkilerin Türk Hükümeti'ne verilmesidir (md. 24). Aynı zamanda boğazlar bölgesindeki askersizleştirme statüsüne son verilerek, Türkiye'nin bölge üzerindeki egemenliğine ilişkin sınırlandırmalar kaldırılmıştır. Sözleşme'nin getirdiği diğer bir yenilik ise, hava gemilerinin geçişinin ayrıca düzenlenmiş olmasıdır (md. 23).

Montrö ile gemilerin boğazlardan geçişleri, bağlı oldukları devletlere, türlerine ve uluslararası ilişkilerin durumuna göre farklı başlıklar altında ele alınmıştır. Şöyle ki:

Gemiler

- Ticaret gemileri
- Harp gemileri
- Hattıharp gemileri, uçak gemileri, denizaltı gemileri
- Hafif suüstü gemileri, küçük muharebe gemileri, yardımcı gemiler.

¹⁴ 24 Temmuz 1923 tarihinde Lozanda imza edilen "Boğazların Tâbi Olacağı Usule Dair Mukavelename"nin yerine kaim olmak üzere 20 Temmuz 1936 tarihinde Montreux'de imza edilmiş bulunan yeni mukavelenamenin tasdikına dair kanun, *Resmi Gazete* 5.8.1936, No. 3374.

Devletler

- Türkiye
- Kardeniz'e kıyısı bulunan devletler
- Diğer Devletler

Uluslararası Koşullar

- Barış zamanı
- Harp zamanı
 - Türkiye harpte değil
 - Türkiye harpte
 - Türkiye'nin kendini çok yakın bir harp tehlikesi tehdidinde maruz görmesi.

Montrö Mukavelenamesi'ne göre, harp gemilerinin ayırteci niteliklerinden hiçbirisine sahip olmayan tüm gemiler ticaret gemisi olarak kabul edilir (md. 7). Barış zamanında ticaret gemileri, bayrak ve hamuleleri ne olursa olsun, gündüz ve gece, herhangi bir işleme tabi olmaksızın boğazlardan geçiş ve seyrüsefer serbestisine tam olarak sahiptirler (md. 1, 2). Ege Denizi'nden ve Karadeniz'den boğazlara girecek her gemi, sağlıkla ilgili uluslararası kurallara uygun olarak Türk nizamlarıyla öngörülen sağlık denetimi için boğaz girişine yakın bir sağlık merkezinde duracaktır. Temiz patentleri bulunan veya bulaşıcı hastalıklarla ilgili hükümlerin kapsamına girmediklerini onaylayan bir sağlık beyannamesi sunan gemiler için bu denetim, gündüz ve gece mümkün olduğunca çabuk yapılacak ve bu gemiler boğazlardan geçişleri sırasında hiçbir durmaya mecbur edilmeyeceklerdir. Boğazlardan transit olarak geçen gemilerden sağlık kontrolü, fener, şamandıra, kurtarma v.b. hizmetler karşılığı altın frank esasından resimler dışında hiçbir resim alınmayacaktır (Lahika-1). Kılavuzluk ve römorkaj isteğe bağlıdır (md. 2).

Ticaret gemileri harp zamanında, eğer Türkiye harbe girmiş değilse, barış zamanında uygulanan kurallar çerçevesinde boğazlardan serbestçe geçebilirler. Kılavuzluk ve römorkaj isteğe bağlıdır (md. 4)

Türkiye'nin harbe girmesi durumunda, geçiş ve serüfefer serbestisi, düşmana hiçbir biçimde yardımda bulunmamak koşuluyla, yalnızca Türkiye'yle savaş halinde bulunmayan devletlerin ticaret gemileri için geçerlidir. Bu gemiler, boğazlara gündüz girecekler ve geçiş her defasında Türk makamları tarafından gösterilecek yoldan gerçekleşecektir (md. 5).

Barış ve savaş durumu dışında, "*Türkiye'nin kendini pek yakın bir harp tehlikesi tehdidine maruz görmesi*" hali, yeni bir kategori olarak, Türkiye'nin Lozan Antlaşması'nı imzalayan devletlere gönderdiği 11 Nisan 1936 tarihli notayla gündeme getirilmiş, söz konusu devletlerin de kabulüyle sözleşme metnine girmiştir. Buna göre, Türkiye kendisini bir savaş tehlikesiyle karşı karşıya gördüğünü ilan ederse, ikinci madde hükümleri uygulanmaya devam edecektir. Ancak gemiler, boğaza gündüz girecekler ve geçişler her defasında Türk makamlarının gösterdiği yoldan gerçekleşecektir. Bu durumda kılavuzluk zorunlu tutulabilecek, ancak ücrete tabi olmayacaktır (md. 6).

Montrö Sözleşmesi'nde harp gemilerinin özellik ve tanımlarıyla, bu gemilerin sınıflandırılmasına ayrıntılarıyla yer verilmiştir (2 numaralı Lahika). Buna göre harp gemileri altı ana başlık altında sınıflandırılmıştır:

1. Hattıharp gemileri
2. Tayyare ana gemileri
3. Hafif suüstü gemileri
4. Denizaltı gemileri
5. Küçük muharebe gemileri
6. Muavin gemiler.

Yukarıda belirtilen altı kategoride yer alan gemi türleri ayrıca alt sınıflara da ayrılmıştır. Belirtilen bu kategoriler içinde yer alan harp gemilerinin, ayrıntıları ve istisnalarıyla birlikte boğazlardan geçişlerine ilişkin olarak getirilen temel düzenlemeler yine barış ve savaş zamanı durumlarına göre ayrı biçimlerde düzenlenmiştir.

Barış zamanında, Karadeniz'e kıyısı olsun ya da olmasın tüm devletlerin hafif suüstü, küçük muharebe ve yardımcı gemileri boğazlardan gündüz olmak koşuluyla, serbestçe geçebilirler (md. 10).

Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin hattıharp gemileri, diğer devletler için öngörülen 15.000 tonluk tonaj sınırlaması olmaksızın, birer birer ve en fazla iki torpito eşliğinde olmak koşuluyla geçebilirler (md. 11). Karadeniz'e kıyısı olan devletler, bu deniz dışında inşa ettirdikleri veya satın aldıkları denizaltı gemilerini, eğer tezgaha koyma veya satın almadan Türkiye'ye zamanında haber vermişler ise, üslerine ulaşmak üzere, boğazlardan geçme hakkına sahiptirler (md. 12/1). Yine aynı devletler, denizaltı gemilerini Karadeniz dışındaki tezgahlarda onarımı için, Türkiye'ye bilgi vermek koşuluyla boğazlardan geçirebileceklerdir (md. 12/2). Her iki durumda da geçişler, birer birer, gündüz ve su üstünden olacaktır (f. 3). Geçiş hakkına sahip yabancı harp gemilerinin boğazlardan geçeceği siyasi yoldan Türk Hükümeti'ne sekiz gün önce bildirilecektir. Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin bu bildirimleri onbeş gün önceden yapmaları arzu edilmektedir. Bildirimde, gemilerin gidecekleri yer, adları, tipleri, sayıları, gidiş ve dönüş tarihleri açıklanacak, gemiler geçiş sırasında durmağa mecbur olmaksızın boğazların girişindeki bir istasyona kimliklerini bildireceklerdir (md.13). Boğazlardan geçiş halinde bulunan yabancı deniz kuvvetlerinin azami tonaj toplamı 15.000 tonu, sayıları dokuzu aşmayacaktır. Bu sınırlamaya, geçiş sırasında hasara uğramış gemiler dahil olmayacaktır (md.14). Türk Hükümeti'nin daveti üzerine boğazlardaki bir limana sınırlı süre için nezaket ziyaretinde bulunacak yabancı gemiler için yukarıda belirtilen sınırlamalar geçerli olmayacaktır. Ancak bu gemiler, boğazları geldikleri yoldan terk edeceklerdir. Yine bu gemiler, transit olarak geçmek için gerekli koşulların gerçekleşmesi durumunda boğazları başka bir yoldan da terk edebileceklerdir (md.17).

Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin, Karadeniz'de bulundurabilecekleri kuvvetlerin toplamı 30.000 tonu aşamaz. Ancak, Karadeniz'de kıyısı olan herhangi bir devletin deniz kuvveti, Sözleşme'nin imzalandığı tarihte, en kuvvetli durumda olan devletin filosunun tonajını en az 10.000 ton aşmışsa, 30.000 tonluk tonaj da o ölçüde yükseltilebilecektir. Bununla birlikte, yükseltilebilecek üst sınır 45.000 tondur. Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerden herhangi birinin, tek başına bulundurabileceği kuvvet, bu miktarın üçte ikisini aşamaz. Yine aynı devletler, insani amaçlarla toplam 8.000 tonu aşmayacak bir kuvveti Karadeniz'e gönderebilirler.

Toplam tonajın dolması veya aşılması halinde durum Karadeniz devletlerine bildirilecek, 24 saat içinde itiraz gelmezse Türkiye 48 saat içinde ilgili

devletlere kararını bildirecektir. Söz konusu devletlerin deniz kuvvetlerinin Karadeniz'e bundan sonraki her geçişi toplam tonajın izin verdiği ölçüde olacaktır. Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin harp gemileri, amacı ne olursa olsun Karadeniz'de 21 günden fazla kalamazlar (md. 18).

Harp zamanında, Türkiye savaşa katılmamış ise, tarafsız devletlere ait gemiler barış zamanındaki rejim çerçevesinde boğazlardan geçebilir ve Karadeniz'e açılabilirler (md. 19/1). Savaşan devletlere ait gemiler, sürmekte olan savaşa Türkiye taraf olmasa dahi boğazlardan geçemezler (md. 19/2). Bu kuralın istisnası, hangi devlete ait olursa olsun, savaş başlamadan önce limanından ayrılmış bir geminin, limanına dönme hakkına sahip olmasıdır (md.19/4). Savaş halindeki devletlerin harp gemileri boğazlardan geçerken, hiçbir biçimde düşmanca tutum ve davranışta bulunamazlar (md. 19/5).

Türkiye savaşa girmiş ise, Sözleşme'nin 10-18. maddeleri uygulanmayacak, harp gemilerinin boğazlardan geçişi tümüyle Türk Hükümeti'nin takdirine bağlı olacaktır (md. 20).

Kendisini pek yakın bir harp tehlikesi tehdidinde maruz telakki etmesi durumunda Türkiye, harpte olsaydı kullanabileceği yetkilere sahip olacaktır. Ancak, yetkinin kullanılmasından önce boğazlardan geçerek kendi limanlarından ayrılmış olan gemiler, kendi limanlarına dönme iznine sahip sayılacaklardır. Bununla birlikte, bu hükmün uygulanmasına kendi tavır ve hareketleriyle neden olan devletlerin gemileri, Türkiye tarafından bu haktan yararlandırılmayabilirler (md. 21)¹⁵.

Normal süresi yürürlüğe girdiği 9 Kasım 1936 tarihinden itibaren 20 yıl olarak belirlenen (md. 28/1) Sözleşme'nin, bu sürenin sonunda, bu maddede öngörülmüş olan iki yıllık ön-bildirim yöntemiyle sona erdirilmesi mümkündür. Taraflar böyle bir durum ortaya çıktığında yeni bir sözleşmenin hükümlerini saptamak üzere kendilerini bir konferansta temsil ettirmeyi yükümleniyorlardı (md. 28/4).

İmzacı taraflar gerektiğinde yine usulüne uygun biçimde Sözleşme'nin bazı madde veya maddelerinin değiştirilmesini de isteyebileceklerdi (md. 29/1). Bu durumda talep 14. ya da 18. maddenin değiştirilmesini amaçla-

¹⁵ Yücel KARLIKLİ, *Türk Boğazları ve Montrö Mukavelesnamesi*, Kocaeli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 1, 1997, s. 413-421.

maktaysa başka bir bağıtlı yüksek tarafça, başka herhangi bir maddenin değiştirilmesini amaçlamaktaysa başka iki bağıtlı yüksek tarafça desteklenmesi gerekmektedir (md. 29/2). Sözleşme, öneriler üzerinde diplomasi yoluyla bir sonuca varmayı amaçlamakta, ancak bu yolla bir sonuç alınamazsa yeni bir konferans toplanmasını öngörmektedir (md. 29/4). Bu konferans ancak oybirliği ile karar alabilecek, 14 ve 18. maddelere ilişkin olarak ise dörtte üç bir çoğunluk yeterli olacaktır (md. 29/5). Bu çoğunluk, Türkiye’yi içine alarak Karadeniz kıyıdaşı bağıtlı yüksek tarafların dörtte üçünü kapsamak üzere hesaplanacaktır (md. 29/6). Bir başka deyişle, bu iki maddeye ilişkin değişiklikleri de Türkiye’nin veto hakkı söz konusudur¹⁶.

Yukarıda kısaca özetlenmeye çalışılan hükümleriyle Montrö Boğazlar Sözleşmesi, Türkiye Cumhuriyeti Devleti’nin, deniz ülkesi üzerindeki Lozan’dan gelen sınırlandırmaları ortadan kaldırırken, İkinci Dünya Savaşı’nın hemen öncesinde, ilk Dünya Savaşı’nın başlamasında temel etkenlerden biri olan Boğazların statüsü üzerinde uluslararası güvence oluşturmayı amaçlayan bir belge özelliği taşımaktadır.

Sonuçta ortaya çıkan Sözleşme’de savaş gemilerine uygulanacak rejim açısından İngiltere’nin tezlerine, Türkiye’nin kendisini “*pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi*” içerisinde hissettiği durumlarda sahip olduğu yetkiler, Boğazlar bölgesinin askerileştirilmesi ve Boğazlar Komisyonu’nun kaldırılması açısından Türk tezlerine uygun bir düzenleme ortaya çıkmıştır¹⁷

Montrö Boğazlar Sözleşmesi, Türkiye’nin kabul ettirmeyi başardığı bir çok taraflı antlaşma olması bakımından, Cumhuriyet tarihi içindeki -deniz hukuku açısından- en önemli belge olma özelliği taşımaktadır. Türkiye kendisi için yaşamsal öneme sahip bir sorunu, kuvvet kullanma tehdidine başvurmaksızın, hukuk ve diplomasi yollarını aracılığıyla elde etmiştir. Türkiye’nin bu davranışı iki dünya savaşı arasındaki uluslararası politikada özel bir yer işgal etmektedir.¹⁸

¹⁶ SÖNMEZOĞLU, s. 382.

¹⁷ SÖNMEZOĞLU, s. 375.

¹⁸ GÖNLÜBOL/SAR, s. 121.

Uygulama Süreci

İkinci Dünya Savaşı, savaşın yıkıcı soluşunu hemen yanı başında hissettiği, komşularının değıştiği ama buna rağmen dışında kalmayı başarabildiği bir karabasan olarak yaşandı. Bu başarının önemli bir nedeninin Montrö Sözleşmesi olduğu açıktır. Türkiye, Birinci Dünya Savaşı'nda olduğu gibi boğazlar nedeniyle savaşan taraflar arasında sıkışıp kendisine bir taraf seçmek zorunda kalmamıştır. Türkiye'nin arkasında bu kez savaşan tarafların da çığnemeyi göze alamadığı bir uluslararası hukuk metni vardır.

Ama yine de Karadeniz savaşın dışında kalamadı. Boğazlardan değil ama karadan Karadeniz'e sıçrayan savaşla Türkiye dışındaki bütün kıyıları Alman ordularının işgali altına girdi. Bir süre için Karadeniz'e kıyısı olan yalnızca iki devlet vardır: Türkiye ve Nazi Almanyası. Sınırlı bir süre için de olsa Almanya ile Türkiye hem kara hem de deniz komşusu durumuna gelmişlerdi.

İkinci Dünya Savaşı'nın ardından yeni Dünya düzeni kurulur, Soğuk Savaş dönemi başlarken, Montrö Boğazlar Sözleşmesi, doğu ve batı blokları arasındaki en kritik temas noktalarından olan bir bölgenin statüsünü belirleyen temel belge olma niteliği kazandı. Bir tarafta Sovyetler Birliği ve onun güdümündeki Bulgaristan ve Romanya, diğer tarafta ise Türkiye, Karadeniz'in sahildevletleri durumuna gelmişlerdir. Kısa süre sonra Türkiye'nin NATO ve Avrupa Konseyi'nin üyesi olmasıyla birlikte bu durum belirgin bir hal almıştır. Yine Sözleşme'nin, bu dönemde, boğazlar ve Karadeniz ile ilgili olarak gündeme gelen sorunların krize dönüşmeden çözülmesi ya da çözümün zamana bırakılarak dondurulması biçiminde aşılmasını olanaklı kılan temel etmen olma işlevi üstlendiği görüldü. Türkiye'nin izlediği dış politikanın gerilimleri artırıcı değil tam tersine soğukkanlı ve barışçı temeller üzerinden yürütmesinin de bölgenin, doğu-batı gerginliğinin görece dışında kalmasında büyük etkisinin olduğu ayrıca vurgulanmalıdır. Bu bağlamda Türkiye'nin Karadeniz kıyısında gerilimi tırmandıracak askeri bir yapılanmaya gitmeyi tercih etmemesinin, daha açık bir ifadeyle kayda değer büyüklükte bir deniz gücü teşkil etmemesi ayrıca dikkate değerdir.

Soğuk Savaş'ın ardından, Karadeniz çevresinde yakın dönemde yaşanan gelişmeler, içiçe geçmiş olumlu ve olumsuz sonuçları beraberinde getirmektedir. Türkiye bu geçiş sürecinde önemli bir adım atarak, mimarlığını Turgut Özal'ın yaptığı **Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı**'nın kurulmasına

öncülük etmiştir. Bu örgüt yalnızca Karadeniz'e kıyısı olan ülkeleri değil, Karadeniz havzasını kapsayan daha geniş ölçekli bir örgüt olarak tasarlanmıştır. Amaç, bu bölgede coğrafi olarak birbirlerine yakın ama ilişkiler, özellikle de ekonomik ilişkiler açısından birbirinden çok uzak olan ülkeler arasında yeni bir süreç başlatmaktır. İlk adımların atılması, yeni ilişkilerin kurulması bölge için olumlu beklentiler ortaya çıkmasına neden olduysa da bu durum fazla uzun sürmeyecektir. Azerbaycan-Ermenistan krizi bu umudu büyük ölçüde zayıflatacaktır.

Bir süre sonra Bulgaristan ve Romanya'nın hem NATO hem de Avrupa Birliği'ne üye olmasıyla NATO'nun Karadeniz'deki mevcudiyetinin genişlemesi, Avrupa Birliği'nin bir aktör olarak Karadeniz'de rol almaya başlaması bölgedeki siyasal ortamı önemli ölçüde değiştirmiştir. Rusya ile Gürcistan ve yine Rusya ile Ukrayna arasında yaşanan krizler, Abhazya'nın Gürcistan'dan ayrılması, Kırım'ın Rusya tarafından ilhak edilmesi ile yeni bir boyut kazanmıştır. Bu gerilimli ortam bugün de devam etmektedir.

Montrö ve Karadeniz'in Geleceği

Son dönemlerde gittikçe sık bir biçimde dile getirilen NATO'nun Karadeniz'deki askeri gücünün artırılacağı, yeni üye olan ülkelerde NATO deniz üslerinin kurulacağı yönündeki açıklamalar, bu girişimlerin tepkiyle karşılaşacağı, Karadeniz'de hızlı bir silahlanma sürecini başlatacağı kaygısı yaratmaktadır. Dolayısıyla Karadeniz uluslararası ilişkiler açısından Soğuk Savaş sonrasında her geçen gün daha hassas bir bölge görünümüne bürünmektedir.

Hassasiyet yalnızca askeri ya da siyasi alanla sınırlı değildir. Son dönemde dünya genelinde yaşanan küreselleşme sürecinin bir uzantısı olarak ekonomik ilişkilerdeki hızlı artış, Karadeniz'deki denizcilik faaliyetlerine de yansımıştır ve yansımaya devam etmektedir. Buna Karadeniz'in zeminine döşenen doğalgaz ve petrol boru hatları da eklendiğinde denizel çevre üzerindeki insan kaynaklı riskler her geçen gün daha da artmaktadır. Benzer bir şekilde başta balıkçılık olmak üzere giderek artan su ürünleri avcılığı, Karadeniz'in zaten çok kırılgan olan biyolojik potansiyeli üzerinde büyük baskı oluşturmaktadır. Bu coğrafyada yaşanan siyasal gerilim ve krizler denizel çevrenin korunması, sürdürülebilirlik gibi kavramları gündemden uzaklaştırmaktadır.

Bu coğrafya, Balkan, Slav, Kafkas ve Anadolu-Mezopotamya kültürlerinin bir denizin çevresinde tarihin çok eski zamanlarından beri varlıklarını sürdürdükleri, daha geniş perspektifte Akdeniz dünyasının ayrılmaz bir parçası olma özelliğine sahiptir. Oysa yaşanan siyasal sorunlar, küresel güç mücadeleleri, Karadeniz havzasında yaşayan toplumlar arasındaki ilişkilerin gelişmesi üzerinde son derecede olumsuz etkiler yaratmaktadır.

Balkanlar, Kafkaslar, Akdeniz ve Ortadoğu'da yaşanmakta olan, kimi zaman barışçıl olmayan yöntemlerle çözülmesi söz konusu olan krizler ve gerilimler, Karadeniz'in, dolayısıyla Türk Boğazlarının görünür gelecekteki stratejik öneminin daha da artacağını göstermektedir. Buna bağlı olarak boğazların statüsünü belirleyen Montrö Boğazlar Sözleşmesi hükümleri de gündemde yer almaya ve tartışılmaya devam edecektir.

Nitekim 2008 yılında yaşanan ve silahlı çatışmaya dönüşen Rusya-Gürcistan krizi sırasında yaşanan gelişmeleri değerlendiren Rusya Federasyonu Büyükelçisi Vladimir Ivanovski'nin "*Montrö konusunda Rusya ve Türkiye'nin tutumları yüzde yüz aynıdır. Bu anlaşmanın çağdaş dünyanın gereklerine uygun bir anlaşma olduğuna inanıyoruz. İki ülke de, Montrö'nün tam olarak uygulanması gerektiğini savunuyor*" (Hürriyet, 27.8.2008) biçimindeki açıklaması bu saptamaya örnek olarak görülebilir.

Montrö, yürürlükte olduğu 80 yıllık dönemde yeni olgular karşısında yetersiz kaldığı gerekçesiyle zaman zaman eleştirilmiş, değiştirilmesi gerektiği ileri sürülmüş ancak, bu taleplerin hiçbiri hukuki süreç başlatma boyutuna ulaştırılmamıştır. Bu tutum, içerdiği hükümlerden rahatsızlık duyulsa bile Montrö'nün, en azından ehveni şer olarak görüldüğü, yerine yeni bir statü kurma süreci başlatmanın göze alınamayacak riskler taşıdığı yönündeki bir değerlendirmenin sonucu olarak görülebilir. Ne var ki, yaşanan ve gelecekte de sona ereceği konusunda hiç de iyimserlik aşılamayan siyasal gerilimler, Türkiye'nin izlediği geleneksel barışçı Karadeniz politikası üzerinde uluslararası baskı yaratma potansiyeline sahiptir.

Son yıllarda Orta Doğu'da büyük bir hızla gelişen, kolaylıkla çatışmaya dönüşebilen siyasal gerilimler, Türkiye'nin izleyeceği politikayı daha da önemli kılmaktadır. Geleneksel barışçı dış politika geleneğinin terk edilerek, dış politikada etkin rol oynama arzusunun ortaya konması, son derecede kırılgan uluslararası ilişkiler ortamında Türkiye'yi güç dengeleri arasında

saf tutmak zorunda bırakabilecek ve karşılanması olanaksız önerilerin muhatabı haline getirebilecektir. Bu risk ve tehditlerin Cumhuriyet Döneminde olmadığı kadar açık ve yakın olduğunu söylemek abartı sayılmamalıdır.

Karadeniz ve Türk Boğazları Akdeniz'in uzantısı olduğu kadar bu denizin kuzey girişidir. Dolayısıyla Akdeniz'de yaşanan krizlerin Karadeniz'i de içine alması, ürkütücü derecede olası görünmektedir. Türkiye için boğazlar ve Karadeniz'i Akdeniz ve Ortadoğu'daki krizlerden uzak tutmak, yaşamsal öneme sahiptir. Dolayısıyla Montrö ve Karadeniz'in geleceği, Türkiye'nin izleyeceği politikaya bağlı görünmektedir.

KAYNAKÇA

- AGHIDES, Th; *Giriş*, Montreux Boğazlar Konferansı: Tutanaklar Belgeler, Çev. Seha L. Meray- Osman Olcay, Ankara; Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi, 1976, 526 s.
- Ayın Tarihi*, C. 29, Ankara, 1936, s. 47.
- GÖNLÜBOL, Mehmet; Cem SAR; *Olaylarla Türk Dış Politikası (1919-1938)*, 9. bs, Ankara, Siyasal Kitabevi, 1996, XII+730 s.
- KARLIKLI, Yücel; *Atatürk Dönemi Türk Deniz Politikası 1923-1938*, İstanbul, Derlem Yayınları, 2014.
- KARLIKLI, Yücel; (2007) *Montrö Boğazlar Sözleşmesi Ekseninde Karadeniz'in Değişen Stratejik Görünümü*, Montrö Boğazlar Sözleşmesi 70. Yılında Yeni Açılımlar, İstanbul, 26 Mayıs 2006.
- KARLIKLI, Yücel; *Türk Boğazları ve Montrö Mukavelenamesi*, Kocaeli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 1, 1997, s. 413-421.
- KORUTÜRK, Fahri S; *Sunuş*, Montreux Boğazlar Konferansı: Tutanaklar Belgeler, Çev. Seha L. MERAY/Osman OLCAY, Ankara, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi, 1976, 526 s.
- Montreux Boğazlar Konferansı: Tutanaklar Belgeler*, Çev. Seha L. MERAY/Osman OLCAY, Ankara, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi, 1976.
- ORAN, Baskın (Ed.); *Türk Dış Politikası Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar*, 12. Bs. İstanbul, İletişim Yayınları, 2006, 900 s.
- SÖNMEZOĞLU, Faruk; *İki Savaş Sırası ve Arasında Türk Dış Politikası*, İstanbul, 2011, 371 s.

ASKERİ VE STRATEJİK AÇIDAN MONTREUX'ÜN DÜNÜ VE GELECEĞİ

Prof. Dr. Mesut Hakkı CAŞIN*

Öz

Türk Boğazları, dünya ölçeğindeki jeostratejik, jeopolitik ve jeoekonomik değerlendirmeler açısından çok önemli bir konumdadır. İstanbul'un fethiyle birlikte Türk hâkimiyetine geçen Marmara ve Çanakkale Boğazları, o andan itibaren hem bölge devletlerinin hem de bölge dışı devletlerin üzerinde kontrol kurmak istedikleri bir alan olmuştur. Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucu antlaşması Lozan'da çözülemeyen Boğazlar konusu, İkinci Dünya Savaşı tehlikesinin yaklaşması üzerine Türkiye'nin kendini güvende hissetmesine dönük girişimleri neticesinde 1936 senesinde imzalanmıştır. Günümüzde de bu anlaşma geçerliliğini korumaktadır. Soğuk Savaş'ın bitiminden sonra özellikle Karadeniz'de Gürcistan ve Ukrayna, Doğu Akdeniz'de Suriye özelinde yaşanan gelişmeler mevzu bahis Sözleşme'nin önemini arttırmaktadır. Ayrıca Türk Boğazları'nda her geçen gün artan petrol tanker trafiğinin yarattığı riskler de söz konusudur. Stratejik önemini her geçen gün sağlamlaştıran Türk Boğazları'ndaki gelişmeler önümüzdeki senelerde de hem kıyıdaş devletler hem de bölge dışı devletler tarafından yakından takip edilmeye devam edilecektir.

Anahtar Kelimeler: *Türk Boğazları, Lozan, Montreux, 2008 Rusya-Gürcistan Savaşı, 2013 Ukrayna Krizi, Suriye Krizi.*

MONTREUX'S PAST AND FUTURE IN MILITARY AND STRATEGIC TERMS

Abstract

Turkish Straits hold a very significant position in terms of geostrategical, geopolitical and geoeconomic evaluations worldwide. The Marmara and Dardanelles Straits to be controlled by the Turks with the conquest of Istanbul has been a geography that both regional states and non-regional states have been desiring to control over it. The Straits issue was unresolved in Lausanne Peace Treaty, the founding treaty of Republic of Turkey. Given the approaching of World War II, as a result of Turkey's initiatives to provide its security, the Montreux Convention was signed in 1936. This treaty is still valid today. The experienced developments primarily in Georgia and Ukraine in terms of Black Sea as well as Syria in terms of Eastern Mediterranean do increase the significance of this convention. Furthermore, one should add the risks created by ever-increasing oil tanker traffics

* Özyeğin Üniversitesi Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi, mesutcasin@hotmail.com.

** Makale Gönderim Tarihi: 28.05.2017; Makale Kabul Tarihi: 22.06.2017.

in Turkish Straits. The developments in Turkish Straits which consolidates its strategic importance day by day will continue to be followed closely by both riparian and states and non-regional states in next years as well.

Keywords: *Turkish Straits, Lausanne, Montreux, 2008 Russian-Georgian War, 2013 Ukrainian Crisis, Syrian Crisis.*

Giriş

“En güzel coğrafi vaziyette ve üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye; endüstrisi, ticareti ve sporu ile en ileri denizci millet yetiştirmek kabiliyetindedir. Bu kabiliyetten istifade etmeyi bilmeliyiz. Denizciliği; Türk’ün milli ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız”.

Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK

Türk Boğazları, Avrupa Güvenlik Mimarisi içerisinde, Büyük Devletlerin güvenliklerini yakından ilgilendiren ve kaleleri sürekli değişen nitelikteki “*Satranç Tahtası*”nı oluşturmuştur. Gerçekten, Çarlık Rusyası’nın “*Sıcak Denizlere Açılma*” stratejisinden endişe duyan İngiltere-Fransa-Avusturya-Almanya-Japonya; Boğazlar Rejimi ile ulusal güvenlikleri açısından yakından ilgilenmişlerdir. Türk Boğazları’nı kontrol eden Roma İmparatorluğu, dünya egemenliğini en uzun süre muhafaza ederken, *Türklerin Çanakkale ve İstanbul’u kontrolüyle, Osmanlı İmparatorluğu’nun yükselişi, Yeni Çağın stratejik güç dengelerine hâkim değişim unsurlarının başında gelmiştir.* Boğazlar’ın, egemenliğini elde edebilmesi halinde Rusya’nın *Akdeniz Güç Dengesini* bozmasından kuşkulanan Büyük Güçler, bu maksatla Osmanlı İmparatorluğu ile Kırım Savaşı’nda ittifak ederek, *Rusya’nın Karadeniz deniz gücünü etkisiz kılmayı* amaçlamışlardır. Buna mukabil Osmanlı İmparatorluğu’nun, Akdeniz’de kazandığı deniz muharebelerinin yanı sıra, Türk Boğazları’nı ve Karadeniz’i kontrol etmesi, güçlü bir donanmaya sahip olması ile mümkün olmuştur.¹ Böylece, *Türk Deniz Gücü*, Akdeniz ve Karadeniz’de diğer devletlerin gemilerinin seyrüsefer haklarını, Padişahlık makamının izin ve otoritesine tabi kılmıştır.² Bu noktada, tarihi olarak Türk

¹ Bernard LEWIS, *Some Reflections on the Decline of the Ottoman Empire*, *Studia Islamica*, No. 9, 1958, s. 111-112.

² Deniz egemenliği dünyada her dönemde belli bir devletin elinde olmuştur. Deniz devleti, donanmasını geliştirerek bütün denizlerde hâkim olmaya gayret eder. Bu, deniz hâkimiyeti, “*sea power*” olarak tanımlanmaktadır. 1290 yılında son Haçlı Kalesi, Akka düşünce

Boğazları Türkiye'nin savunma güvenliği ve deniz hak ve menfaatlerinin muhafazasında hayati ölçüde yapısal bir öneme sahip olmuştur. Bununla birlikte, Kafkaslar bölgesinde 2008 tarihinde Rusya Federasyonu ve Gürcistan arasında yaşanan kısa savaş, Türk Boğazları'nın aynı zamanda Karadeniz'e kıyıdaş ülkeler kadar NATO ve AB'nin de güvenlik stratejilerini yakından ilgilendirdiğini ortaya koymuştur.

Papalık, İslâm dünyasına karşı Haçlı Seferi ilan etti ve bütün İslâm kıyılarının abluka altında olduğunu bildirdi. Denizlere Hıristiyan donanmaları hâkim idiler. Yani, Hıristiyan donanmaları ve onların üzerindeki ordular, Suriye'ye, Mısır'a, Anadolu'ya hiçbir engele takılmadan gelip çıkarma yapabiliyorlardı. İslâm dünyasının hudutları Akdeniz kıyılarıydı. 1290 abluka dönemidir. Bu durum, 1300'lerden sonra Batı Anadolu'daki denizci beylikler tarafından ortadan kaldırıldı. Bu beyliklerden ilkin denizde Hıristiyanlara karşı bir rakip olarak yükselen ve bir ara Rodos'a çıkarma yapan Menteşe Türkleri oldu. Menteşe'den sonra Aydınoğulları Beyliği, Saruhan Beyliği, Karesi Beyliği ve Osmanlı Beyliği denizde Haçlılara karşı mücadeleye katıldılar. Osmanlı Beyliği'nin daha Orhan Bey (1324-1362) zamanında bir donanması olduğunu, İzmit'i gelip abluka altına aldığını Bizans tarihçisi Kantakuzenos açıklamaktadır. 1333 tarihinde Orhan Bey donanması ile gelip İzmit'i kuşatmıştır. 1331'de İzmit'i aldığı zaman Orhan Bey, Gemlik'i de almıştır. O zamanki adı Bizans tarihlerinde Chios'tur. Türkçe Gemlik olarak dilimizde yerleşmiştir. Kelimenin aslı Gemilik'tir. Gemilik denmesinin sebebi ise burada bir tersanenin olması idi. Osmanlıların ilk tersaneleri Gemlik'tedir. Güney Marmara sahillerinde başka Osmanlı tersaneleri ortaya çıkacaktır. Karamürsel'de ve daha Batı'da, Kemer'de Osmanlıların birer tersanesi vardı. Burada yuvalanan Türk Korsanları, Marmara Denizi'nden geçen zengin Ceneviz, Venedik gemilerine baskın yaparak ganimet almaktaydılar. İşte Batı Anadolu'daki deniz beylikleri 1300'den başlayarak deniz seferlerine önem vermiş ve daha çok Venedik ve Ceneviz ticaret gemilerini avlamaya başlamışlar, bunu Hıristiyan hâkimiyetine karşı bir gaza hareketi olarak ilan etmişlerdir. O devrin bir Arap kaynağı Mesâlikü'l-Ebsar'da bu beyliklere Guzât fi'l-Bahr (deniz gazileri) denmektedir. Bu beylikler Balkanlara kadar ganimet seferleri yapıyorlardı (Umur Bey). Özetle, 1330'dan itibaren, bu seferler Hıristiyan dünyasında özellikle Venedik, Ceneviz gibi ticareti tehlikeye düşen deniz devletleri tarafından çok ciddi bir tehlike olarak görüldü. O zaman Memluk Sultanlığı, bu deniz gazilerinin akınları sonucu olarak artık Haçlıların Suriye ve Mısır'a gelmediklerini göreyerek rahatladılar. Bu sebepten o zamanki Mısır kaynaklarında, meselâ El-Kalkaşandî'nin kitabında, Mısır Memluk Sultanları ile bu beylikler arasında sıkı bir diplomatik ilişki kurulduğunu görüyoruz. Şimdi İslâm dünyası yeniden Akdeniz'de kendini gösteriyor. 1320'lerde bir İtalyan kaynağında, Sanudo'da bunu açıkça ifade edilmiş görüyoruz. Sanudo, artık Haçlı Seferlerinin Mısır ve Suriye'ye değil, Ege'de Türkler'e karşı yapılması gerektiğinin vurgulamıştır. Demek ki, 1320'lerde artık Akdeniz'de bir deniz gücü olarak Batı Anadolu Türkleri ortaya çıkmıştır. Teke'de ve İzmir arkasındaki dağlarda Türkmen aşiretleri olarak yaşayan Türkler, süratle şehirlere yerleşerek medeni bir hayat geliştiriyorlar. Donanmaların yapılması, medeni ve siyasi gelişmelerle paralel gitmektedir. Fakat gemi yapımı, gemi idaresi özel teknolojik bilgiler ister. Bu bilgileri o sahillerdeki Rumlar sağlamıştır. Bunların çoğu Müslüman olmuştur. Fatih Sultan Mehmet resmî bir unvan olarak "*Sultanu'l-berreyn*" ve "*Hakanu'l-bahreyn*",

Karadeniz bölgesinde ortaya çıkan yeni gelişmeler bu konudaki en önemli hukuki, siyasi, askeri güç dengelerindeki farklılaşmaların temelini teşkil

yani “iki karanın Sultanı” ve “iki denizin Hakanı” unvanını kullanmıştır. Burada iki karadan maksat Rumeli ve Anadolu, iki denizden maksat da Ege ve Karadeniz’dir. Yani Fatih bu iki denizde egemenlik istiyor. İstanbul fethinin hemen akabinde, Fatih Karadeniz’e bir donanma gönderdi. Karadeniz’e çıkan donanma, Boğazlar Osmanlı elinde olduğu için, bu kıyılardaki bütün yabancı kolonileri Osmanlı Devleti’nin haraç-güzarı durumuna getirdi. Bu koloniler, Amasra’da, Çerkezistan’da ve Kırım’ın güney sahillerindeki Ceneviz kolonileridir. Aynı zamanda Boğdan Voyvodası da haraç vermeyi kabul etti (1455). İşte Karadeniz’in bir Osmanlı gölü konumuna gelmesi bu suretle Boğazlardaki egemenlik sayesinde gerçekleşti. Boğazlardan Venedik Donanması, Ceneviz Donanması geçip Karadeniz’de Osmanlı Donanması karşısına çıkamadılar. Bunun için de Fatih bu su yolunu, yani Çanakkale Boğazı’nı ve İstanbul Boğazı’nı kalelerle berkitti. İlk adım İstanbul kuşatmasından önce Rumeli Hisarı’nın inşasıyla başladı. Böylece İstanbul, Boğazlardaki bu kalelerle güvenliğe kavuştu. Yıldırım Bayezid’in yaptırdığı Güzelcehisar (Anadoluhisarı) ve Rumeli Hisarı karşılıklı iki kaleyle İstanbul Boğazı’nı kesiyor. Akdeniz’den gelecek tehlikelere karşı Kaleyi Sultaniye ve Kıldü’l-bahr bu rolü oynuyor. İkisi arasında İstanbul güvenlikte. Fakat henüz Ege Denizi’nde hâkimiyet Hıristiyan güçler elindedir. İstanbul’u korumak için yapılan bu istihkâmlar, tarihin bir cilvesi olarak I. Dünya Harbi’nde 1915’de de tarihî rolünü göstermiştir. İstanbul’u almak için müttefik donanmaları Çanakkale’ye girdiği zaman Fatih’in yaptırdığı kaleler ve daha sonradan yapılan tabyalar müttefik donanmalarına İstanbul yolunu kapamıştır. II. Bayezid (1481-1512) döneminde yetişmiş büyük denizciler arasında Kemal Reis Türk denizciliğini Batı Akdeniz’e götürdü. Onun hizmetinde Piri Reis bu denizin haritasını yapıyor. Bu denizde hâkimiyet için ilk bilgileri kitabında tespit ediyor. Tüm limanların tasvirini vermektedir. Osmanlı’nın Venedik’e karşı Akdeniz’de bir deniz gücü, bir “sea power”, durumuna gelmesi 1538 Preveze Deniz Zaferi’nden sonra gerçekleşmiştir. Akdeniz’de Osmanlı üstünlüğü 1571’de İnebahtı (Lepanto) Deniz Muharebesi ile son bulacaktır.

Osmanlılar’ın deniz üsleri 16. yüzyılda şu limanlardır:

- 1) İstanbul’da Kasımpaşa’da Büyük Donanma,
 - 2) Gelibolu Donanması,
 - 3) Arnavutluk’ta Avlona’da, Adriyatik Denizi’nde faal,
 - 4) Mısır’da İskenderiye Donanması, Mısır ve Suriye’yi korur,
 - 5) Kızıldeniz’de Süveyş Donanması (Hint Okyanusu’nda faal),
 - 6) Basra Donanması,
 - 7) Batı Akdeniz’de Tunus, Cezayir ve Trablusgarp Beylerbeyliklerinde korsan donanmaları.
- İşte bu deniz üsleri ve donanmalarla Osmanlı gerçek bir dünya deniz gücü idi. Hint Okyanusu’ndaki macera başlı başına bir hikâyedir. Portekizlilerle Hint Okyanusu’ndaki uzun mücadeleye, 1517’den İnebahtı Bozgunu’na, 1571’e kadar devam etmiştir. Osmanlı’nın başarısızlıkla gerilediği başka bir olay da, 1565 Malta Bozgunu’dur. Türk Denizcilik Tarihinin, Kara Ordusu ile donanmanın işbirliği halinde gerçekleştirdiği en büyük başarısı Kıbrıs’ın Fethi’dir. Osmanlı öbür yandan Rus Çarlığı’nın Karadeniz’e inmesini önleyemedi (1696). Çarlık, 1683’de Kırım ve Karadeniz’in kuzeyini ülkesine katarak, Karadeniz’de egemen deniz gücü haline geldi ve İstanbul’u sürekli tehdit eder bir duruma geldi. 1841 Boğazlar mukavelenesiyle Avrupalı büyük devletler Rusya’nın güneye ilerlemesine set çekmek istediler. Halil İNALCIK, Bülent ARI, *Bir Deniz Gücü Olarak Osmanlı İmparatorluğu*, Piri Reis Sempozyumu, www.shodb.gov.tr/pirireis/.../osmanli_deniz_egemenligi.htm, (Erişim Tarihi: 14 Nisan 2017).

etmiştir. Eski SSCB'nin 1991'de dağılması sonrasında, Ukrayna, Gürcistan kıyıdaş devlet olarak bağımsız olmuşlardır. Ukrayna ve Rusya arasında başlangıçta, eski Sovyet Donanması'nın %50 oranında, ardıl devlet sıfatı ile Rusya ve Ukrayna arasında pay edilmesi, uyuşmazlıkların ilk basamaklarını teşkil etmiştir. Nitekim Varşova Paktı eski üyesi Bulgaristan ve Romanya'nın NATO ve AB'ye üyelikleri Rusya üzerindeki ABD baskısını artırmıştır. Rusya, NATO-AB'nin sınırları yanında genişlemesine şiddetle karşı çıkmıştır. NATO'nun bu ülkelerde yeni askeri üsler kurması ve İttifak'ın Füze Kalkanı Projesini bu ülkelere konuşturma girişimleri, gerginliği artırmıştır. Ukrayna ve Gürcistan'ın NATO ve AB'ye girme çabaları "Renkli Devrimler" ve 2014 Kiev'de baş gösteren halk ayaklanması, Rusya'nın Kırım'ı işgali ile sonuçlanmıştır. Bu durum, 1936 Montreux Sözleşmesi'ne göre, kıyıdaş olmayan devletler ve NATO'nun Karadeniz'de askeri güç bulundurma baskılarını artırmıştır. Sonuçta, Rusya'nın Karadeniz'de yeni deniz egemenlik alanları ve karasuları, münhasır ekonomik bölge hakları genişlemiştir.

İkinci önemli değişim ise, Rusya'nın Türk Boğazları'ndan ihraç ettiği petrol ve doğalgazın artması, Türk Boğazları'ndan geçen tanker trafiğinde ciddi boyutlarda artışa neden olmuştur. Ayrıca, Türkiye'nin Mavi Akım ve Türk Akımı projeleri ile Rusya'dan doğalgaz akımı, Karadeniz deniz güvenliğini etkilemiştir. Türkiye'nin Boğazlar Tüzüğü'ndeki değişimi, deniz trafik güvenliği bakımında IMO tarafından desteklenmiştir. Üçüncü önemli gelişme ise, 2011 Arap Baharı ile Ortadoğu'da ortaya çıkan çatışmalar, Libya ve Suriye'de iç savaşın patlak vermesine neden olmuştur. Rusya'nın 2015 Mart ayında Suriye'ye askeri müdahalede bulunması, bölgedeki güç dengelerini değiştirmiştir. Halen devam eden iç savaşta, Rusya, Suriye'deki askeri varlığını takviye için, Türk Boğazlarını kullanmıştır. Türk Hava Kuvvetleri'nin Rus savaş uçağını sınır ihlali nedeni ile düşürmesi sonrasında Boğazlarda gerginlik artmıştır. Rus savaş gemisinin, Montreux Sözleşmesi'ni ihlal ederek, savaş gemilerinin zararsız geçişi esnasında, bazı uçaksavar füzelerini atış konumuna getirmesi, bu gerginliği tırmandırmıştır.

Müteakiben, Türkiye-Rusya ilişkilerinde normalleşme yolundaki diplomatik çabalara rağmen, Türk Boğazları ve Karadeniz'de askeri stratejik silahlanma yarışı, henüz belirsizlik konumunu muhafaza etmeye devam etmektedir. Rusya, Kırım'ı işgalini müteakiben, Karadeniz donanmasını yeni uçaklar, savaş gemileri, füze sistemleri ve askeri personel ile takviye

etmiştir. Rusya aynı askeri hareketliliği, benzeri silah sistemleri ve askeri personeli Ermenistan sınırına yerleştirmiştir. Rusya ayrıca, Doğu Ukrayna bölgesinde askeri gücünü takviye ederek, yeni bir çatışma ortamını yaratmıştır. NATO ve AB'nin Rusya'ya karşı başlattığı yaptırımlara rağmen, Rusya, bölgedeki askeri yığınağını artırmıştır. NATO ve Rusya deniz gücü ve savaş uçaklarının, Karadeniz'de askeri tatbikatlar esnasındaki tehlikeli angajman uygulamaları, bölgedeki gerginliğin sürmesinde başlıca nedenler olarak varlığını sürdürmektedir. Bununla birlikte, 1936 Montreux Sözleşmesi'nin 80'nci yılının kutlandığı 2016 yılındaki bu toplantıda, askeri ve stratejik açıdan meydana gelen değişmelerin, sözleşme ve bölge ülkelerinin hukuki/siyasi/askeri yaklaşımlarının dikkatli analizi bu makalenin ana temasıdır. Ayrıca, NATO ve AB ve bölge dışı aktörlerin çıkarlarındaki farklılıklar bu çalışmada, tarihsel süreçteki değişime paralel olarak analiz edilmiştir.

Türk Boğazları'nda Büyük Güçlerin Egemenlik Mücadelesi ve Çatışma Boyutları

Esasen, insan medeniyetinin Ortadoğu-Akdeniz-Karadeniz Avrupa bağlantısını, Çanakkale ve İstanbul Boğazları'nı Marmara iç denizi³ ile birbirine

³ Türkiye Cumhuriyeti'nin Marmara Denizi'nin hukuki statüsünün ne olduğuna ilişkin tutumu, 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi'nin görüşmelerinde dile getirilmiştir. “İç deniz” tanımının “her yanı karayla çevrili geniş su alanları ile bir boğaz ya da dar bir deniz kesimi ile açık denize bağlanan ve açık denizle bağlantıyı sağlayan boğaz da dâhil olmak üzere bir tek devletin kıyıdaş olduğu her tarafı karayla çevrili denizler” biçiminde yapılmasına Türkiye karşı çıkmıştır. Tek bir devletin egemenliği altında olup da, birden fazla boğazla açık denize bağlanan denizlerin, gerek coğrafi, gerek tarihi nedenlerle, iç sular rejimine tabi deniz kesimleri olduğunu savunmuştur. Türkiye'nin bu tutumu ve deniz hukukundaki gelişmeler dikkate alındığında Marmara Denizi'nin Türk iç suyu olduğu tartışmasız hale gelmektedir. Ülkemizde öğretilerde de bu görüşü destekleyen görüşlere rastlanmaktadır. Öte yandan, doktrinde T. Scovazzi'nin Türk Boğazları'nın “Akdeniz'deki açık deniz ile Karadeniz'de ilan edilen Türk münhasır ekonomik bölgesini birleştirdiğini ve tümüyle Türkiye tarafından çevrelenmiş bir iç deniz (an internal body of water)” olduğunu söylediği görülmektedir. Boğazlar Bölgesi'nde yer alan Çanakkale ve İstanbul Boğazları'nın Türkiye'nin iç suları olduğuna ilişkin güvenilir ve istikrarlı bir devlet uygulamasının oluştuğu saptanabilir. Bu amaçla İstanbul Liman Tüzüğü ile Çanakkale Liman Yönetmeliği'nde yapılan liman tanımlarından yararlanılabilir. Her iki düzenlemede de aynı temel anlayıştan hareketle, İstanbul ve Çanakkale limanlarının iç, orta ve dış gibi bölümleri belirlenirken boğazların karşılıklı yakaları arasında çizilen hatların arasındaki su kemerine bakılmaktadır. Günümüzde uygulanan uluslararası hukukta kural, “liman sisteminin ayrılmaz bir parçasını oluşturan sabit tesislerin en dış noktasının kara yönünde kalan kısmının o devletin iç suyu sayılmasıdır. Böylece kıyının açığındaki tesisler

bağlayan Türk Boğazları, aynı zamanda uygarlıkları da birleştiren tarihsel bir kültürel köprü misyonunu farklı boyutlarıyla yüzyıllardır muhafaza etmiştir. Türk Boğazları, dar ve kritik bir su yolu olarak Türkiye'nin egemenliği altında bulunan özel bir yapıya sahiptir.

Türk Boğazları'nda Hâkimiyetin Tarihsel Gelişimi



Kaynak: Makalenin yazarı tarafından yapılmıştır.

Tarihi, askeri ve jeo-stratejik açıdan irdelendiğinde, esasen Orta Asya'da “Kara Hâkimiyeti” stratejisine dayalı Türk Devletlerinin Denizci Devlet olabilmek yolunda en önemli açınımları, Marmara Denizi ve Boğazlar vasıtasıyla gerçekleşmiştir. Gerçekten, XI. yüzyılda Selçukoğlu Süleyman Şah'ın, Bizans hâkimiyetindeki İznik şehrini fethi sonunda, İznik'i başkent olarak seçmesi, denizlere yönelik politikaların ilk basamaklarını teşkil etmiştir. 1084'de Türkler'in Karadeniz'i fethini müteakip, Çaka Bey, Süleyman Şah'ın emri ile Ege'de ilk defa Türk Donanmasını kurmuştur. Alaeddin Keykubat'ın, Alanya Kalesinde ikinci Türk tersanesini kurması ile Akdeniz'de Türk Denizcileri yelken basmaya başlamışlardır. Müteakiben kurulan Osmanlı Donanması ile Osmanlılar, İzmit Deniz Üssü'nü kullanarak “Avrupa Hâkimiyeti” stratejisinde, Çanakkale Boğazları'nın kontrolünü

ve yapay adalar sabit liman tesisi sayılmayarak esas hattın çiziminde dikkate alınmamaktadır (Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) m. 11). Bkz. Nesrin ALGAN, “Türk Boğazlarında Çevrenin Korunmasına Yeni Bir Yaklaşım: Özellikle Duyarlı Bir Deniz Alanı”, Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı, 11–12 Kasım 2000, İstanbul, TÜDAV Yay. No:5, İstanbul, 2000, s. 55–69, (Özden N. Sav'la birlikte).

amaç edinmişlerdir. Bu maksatla, hem Marmara'nın korunabilmesi, hem de Bizans'ın fethinin nihai aşamasını gerçekleştirebilmek gayesi ile Gelibolu fethedilerek, bu kritik su yolu üzerinde bölgeye hâkim konumda önemli bir deniz üssü kurulmuştur. Nitekim Osmanlı Deniz Stratejisinin haklılığı, Sarucapaşa komutasındaki Türk Donanması'nın 1399'da ilk Venedik Donanması'nı mağlup etmesi ile doğrulanmıştır. Bu kritik başarı, Türk Denizciliğinin önemli zaferlerinin başında gelmiştir. Buna rağmen, Ceneviz-Venedik-Rodos Müttefik Donanması, ikinci muharebede Sarucapaşa Donanması'nın savunma hattını yararak, İstanbul'a ulaşmıştır.⁴

Türk Boğazları, ülkenin *güvenlik ve savunmasında* daima stratejik önceliğe sahip olmuştur. Osmanlı Devleti'nin güçlü olduğu dönemlerde Avrupa'ya yapılacak seferlerde taarruzi, buna karşılık geri çekilmenin başlamasını takiben, *Tuna hattı ile birlikte en önemli savunma hattını* teşkil etmiştir. Nitekim 1911 Trablusgarp Savaşı ertesinde İtalyan Donanması, Balkan Savaşı esnasında Bulgar Orduları ve Rus Donanması İstanbul'u ele geçirmeyi hedef edinmişlerdir. I. Dünya Savaşı esnasında ise, İngiliz, Fransız, Rus savaş gemilerinden teşekkül eden Müttefik Deniz gücü tarafından "*Kuvvet Kullanımı*" yoluyla, Türk Boğazları'nı geçip Almanya'nın Fransa Cephesi'ni zayıflatabilmek amacı ile Rus Ordusunun Avrupa Cephesi'ni takviye etmeyi planlayan Müttefik Orduları, Çanakkale Boğazı'nda büyük bir yenilgi ile karşı karşıya kalmışlardır. Ancak, aynı ülkeler Avrupa'da güçler dengesinin değişiminin ardından muhtemel bir Almanya-İtalya-Japonya İttifakına karşı, II. Dünya Savaşı öncesinde Boğazlar'ın kapalı tutulmasını amaç edinen bir strateji sergilemişlerdir. Bu strateji, Soğuk Savaş döneminde Sovyet Karadeniz Donanması'nın NATO'nun Akdeniz ve Ortadoğu petrollerinin savunulmasında, Türkiye'nin, İttifak Güneydoğu Kanadı'nın en önemli ülkesi konumuna yükselmesine ve aksi yönde tehdide maruz kalmasına yol açmıştır.⁵ Benzeri yöndeki egemenlik iddiaları sonucunda İspanya, Portekiz, Hollanda, Fransa ve İngiltere gibi denizci ülkelerin rekabet ve egemenlik

⁴ İhsan TUNCER, "*Türkiye'de Denizcilik ve Türklerin Denizciğe Verdiği Önem*", İkinci Denizcilik Sempozyumu, 15-16 Haziran 1999, Harp Akademileri Komutanlığı, İstanbul, 1999; Chester G. STARR, *Antik Çağda Deniz Gücü*, çev. Gürkan Ergin, Homer Kitabevi, İstanbul, 2000; Aydın TANERİ, *Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri*, Kültür Bakanlığı, Ankara, 1981, s. 321-354; Aydın TANERİ, *Türk Devlet Geleneği Dün-Bugün*, Ankara, 1981.

⁵ Steven RUNCIMAN, *Konstantiniye Düştü*, çev. Derin Türkömer, Milliyet Yayınları, İstanbul, s. 197; Lawrence EVANS, *Türkiye'nin Paylaşılması*, çev. Tefvik, Alanay, Milliyet Yayınları, İstanbul, 1972; Edward GIBBON, *Bizans C. I-II*, çev. Asım, Baltacıgil, İstanbul, 1995.

mücadeleleri, Atlantik ve Pasifik Okyanusları'nın büyük deniz savaşlarına sahne olmasına yol açmıştır. Nihayet, *Alman Deniz Gücü*'nün, İngiltere'nin *deniz hâkimiyetine son vermek* için Atlantik'teki deniz savaşları, I. ve II. Dünya Savaşı'nın en çetin muharebeleri olarak görülmüş, Alman denizaltıları, İngiliz-ABD deniz nakliyatına büyük kayıplar verdirerek, İngiliz halkının açlıkla karşı karşıya kalmasına sebebiyet vermiştir.⁶



Not: Yazar tarafından yapılmıştır.

I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti Üzerindeki Deniz Ablukası ve Askeri Ambargo

Modern Çağın başlarında Avrupa'ya yönelen en büyük tehdit, kuşkusuz, Osmanlı Türklerinden, daha doğrusu, Osmanlıların heybetli ordularından ve sahip oldukları, çağın en ileri muhasara kuvvetleri ve araçlarından geliyordu. Osmanlı egemenliği, daha XVI. yüzyılın başlarında Kırım'ı (buradaki Ceneviz ticaret bölgelerini istila etmişlerdi) ve Ege'den (burada da Venedik İmparatorluğu'nu yıkmaktaydılar) Levant'a kadar uzanıyordu. 1516'ya gelindiğinde, Osmanlı kuvvetleri Şam'ı almıştı; ertesi yıl ise, Memluk kuvvetlerini Türk toplarıyla perişan ederek Mısır'a girdiler. Hint Adalarından gelen baharat yolunu böylece kapadıktan sonra, Nil boyunca hareket ederek Kızıldeniz'den Hint Okyanusu'na doğru, buralardaki *Portekiz saldırılarına*

⁶ Lawrence SONDHHAUS, *Preparing for Weltpolitik: German Sea Power Before the Tirpitz Era*, Naval Institute Press, March 1997.

karşılık vererek ilerlediler. Bu durum İberyalı gemicileri rahatsız ediyordu ama onların duydukları rahatsızlık, Türk ordularını doğu ve güney Avrupa'daki prenslere ve halklara verdiği korku yanında hiç kalırdı. Bulgaristan ve Sırbistan zaten Türklerin elindeydi; Türkler Eflak'ta ve tüm Karadeniz çevresinde en büyük nüfuza sahiptiler; ama güneyde Mısır ve Arabistan'a karşı yapılan saldırılarının ardından Kanuni Sultan Süleyman döneminde (1520-1566) Avrupa'ya karşı baskılar başladı.⁷

Esasen, Fatih'in Boğazlar ve Marmara Denizi'nin stratejik ve taktik kontrolünde dikkatle takip ettiği “*Çevreleme Stratejisi*” gereğince, öncelikle, Çanakkale ve İstanbul Boğazları'na inşa edilen kaleler ile teşkil edilen Savunma Hattı, İstanbul'un muhasarasına karşı Akdeniz-Ege ve Tuna-Karadeniz hatları vasıtası ile Avrupa'dan Bizans'a gelebilecek askeri yardım hatları kesilmiştir. Fethi müteakiben, *Karadeniz-Ege-Adriyatik eksenlerindeki Deniz Harekâtı ile Karadeniz bir Türk gölü* haline getirilmiş ve taarruzi yeteneği takviye için, Haliç Tersanesi inşa edilmiştir. Marmara ve Türk Boğazları'nın güvenliğini sağlayabilmek için, Boğazönü Adaları (1456 İmroz-Semadirek-Tavşan, 1479 Limni, 1462 Midilli) alınmıştır. Batılı uzmanlara göre, pek çok yönden aynı ölçüde ürkütücü olan bir başka şey de Osmanlı deniz gücünün genişlemesiydi. Çin'deki Kubilay Han gibi, Türkler de sırf denizle çevrili bir düşman kalesini fethetmek uğruna bir donanma oluşturmuşlardı, bu düşman kalesi, Sultan Mehmet'in 1453 tarihli saldırısına yardım etmek üzere büyük kadirgalar ve küçük çapta yüzlerce tekneyle abluka altına aldığı İstanbul'du. Muazzam kadirga filoları, daha sonra da, Karadeniz'deki harekâta, güneye, Suriye ve Mısır'a doğru yönelen saldırılarda ve Ege adaları, Rodos, Girit ve Kıbrıs'ın denetimi için Venedik'e karşı girilen bir dizi çatışmada kullanılmıştır. XVI. yüzyılın başlarında birkaç on yıl boyunca Osmanlı Deniz Gücü Venedik, Ceneviz ve Habsburg filolarınca fazla yaklaştırılmamıştır. Bununla birlikte, yüzyılın ortasına gelindiğinde Müslüman deniz kuvvetleri tüm kuzey Afrika kıyısı boyunca etkili durumdaydılar ve İtalya, İspanya ve Balear Adalarındaki limanlara akınlar düzenliyorlardı; sonunda 1570-1571'de Kıbrıs'ı almayı başardılar; daha sonra da İnebahtı Savaşı sayesinde durduruldular.⁸

⁷ Paul KENNEDY, *Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri*, çev. Birtane Karanakçı, İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1991, s. 11.

⁸ A.C. HESS, *Osmanlıların 1453-1535 Okyanus Keşifleri Çağında Deniz Yoluyla Kurdukları İmparatorluğun Evrimi*, American Historical Review, Cilt 75, Sayı 7, s. 1892-1919;

Türk Boğazları'nın stratejik önemi, sadece Türkiye ve Karadeniz ülkelerini değil, uluslararası güvenlik stratejileri ve dış politika eksenlerini de XX. yüzyılda doğrudan ve dolaylı olarak etkilemiştir. Özellikle, endüstriyel devrimin sonucu olarak I. Dünya Savaşı öncesinde başlayan İngiliz-Alman-Japon deniz güçleri arasındaki “*Dretnot Sınıfı*” gemilerin, en güçlü silah sistemi olarak savunma politikalarında yerini alması, beraberinde “*Petrol Savaşları*”nı da getirmiştir. XX. yüzyılın başında Osmanlı İmparatorluğu'nun hem Türk Boğazları ve Doğu Akdeniz suyollarını hem de Ortadoğu petrol rezervlerini kontrol etmesi, zayıflayan ekonomik-askeri gücünün varlığına karşılık, ortaya atılan “*Şark Meselesi*” fikri altında, Osmanlı topraklarının paylaşımını da gündeme getirmiştir. Buna göre, ilk çatışma boyutu 1908 Rus-Japon Savaşı esnasında gündeme gelmiştir. Türkiye'nin Boğazları kontrolü neticesinde, Kuzey Denizi'nde Japon Donanması'nın baskın taarruzu ile yok edilen Rus Donanması'nın Karadeniz Filosu, savaşta gereken misyonunu yerine getirememiştir. İkinci olarak, İtalya'nın Çanakkale'ye taarruzu, Osmanlı Devleti'nin donanma ve savunma hatlarını güçlendirmesine ve Çanakkale Savaşı öncesi hazırlıklarını hızlandırmasına yol açmıştır. *Üçüncü olarak*, Balkan Savaşı'nda, Bulgar Ordusu'nun taarruzlarından endişelenen Rus Ordusu'nun İstanbul ve Çanakkale'yi işgal planları, Osmanlı Diplomasisinin manevraları ile etkisiz hale getirilmiştir. *Dördüncü önemli nokta*, İngiliz-Fransız-Rus müşterek Donanması'nın, Çanakkale'de başarısız olmasıdır. Ancak, Alman-Osmanlı mecburi ittifakı ile “*Savunma Stratejisine*” dayalı politikaların üstün düşman kuvvetlerini bozguna uğratması, yeterli deniz gücüne sahip olmayan ve İngiltere'nin Sultan Osman ve Sultan Reşat harp gemilerine uyguladığı haksız ve tek taraflı ambargo neticesinde, Osmanlı Ordusu Ortadoğu Cephesi'nde yenilgiye uğramıştır.⁹

Bağdat demiryoluna rağmen, İngiltere'nin Mısır ve Süveyş Kanalı'nı ele geçirerek, Akdeniz'de uyguladığı deniz ablukası sonucunda lojistik destek harekâtını yeterince yürütemeyen Osmanlı Devleti sonuçta, dünyanın en önemli petrol kaynaklarını elinden çıkarması ile sonuçlanan ağır mağlubiyeti ile karşı karşıya kalmıştır. Böylece, “*Birinci Petrol Savaşı*”nı, İngiliz Donan-

BRAUDEL, *Mediterranean*, s. 918; REYNOLD, *Command of the Sea*, s. 112; John Francis GUILMARTIN, *Gunpowder and Galleys: Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the 16th Century*, Naval Institute Press, Revised edition, February 2003.

⁹ Mesut Hakkı CAŞIN, *Novgorod Knezliği'nden XXI. Yüzyıla Rus İmparatorluk Stratejisi*, 2. Baskı, Atlas Kitap, Ankara, 2015, s. 589-590.

ması kazanmış ve Deniz Gücü hâkimiyetini güçlendirmiştir.¹⁰ *Beşinci önemli stratejik projeksiyon*, Atatürk'ün başlattığı ulusal bağımsızlık hareketi ile Sevr Andlaşması'nı etkisiz kılan Lozan Barış Andlaşması, bizzat Türk Silahlı Kuvvetlerinin zaferi sonrasında kurulan genç Türk Devleti'nin temellerini teşkil eden önemli siyasal ve hukuki belge olarak varlığını sürdürmüştür. Wilson prensipleri gereğince, Türk Boğazları'nın "*Serbestliği*" ilkesini hukuken teminat altına alındığı bu Andlaşma ve Boğazlar EK Sözleşmesi gereğince Boğazlar Komisyonu'nun ve Boğazlar'ın askerden arındırılması meseleleri, yaklaşan II. Dünya Savaşı öncesinde, Türkiye'nin güvenlik endişelerinin uluslararası toplum tarafından haklı görülmesi ile sonuçlanmıştır.

Altıncı temel stratejik nokta, Atatürk ve İnönü'nün yürüttüğü müşte-rek barışsever politika stratejileri, Avrupa'da yükselen Alman ve İtalyan faşizminin yayılmacı emellerine karşı, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin Türkiye'nin güvenliği aleyhindeki eksikleri ulusal güvenlik öncelikleri bağlamında 1936 Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile dengelemiştir. *Yedinci ve dünya barışı için en önemli* nokta, Atatürk'ün "*Yurtta Sulh, Cihanda Sulh*" ilkesi gereğince, Cumhuriyet hükümetlerinin takip ettikleri barış ve istikrara dayalı dış politika stratejileri, İnönü'nün tüm baskılara rağmen Türkiye'nin savaşa girmemesinde Boğazlar siyaseti fevkalade önemli manivela olmuştur.¹¹ Esasen bir "*casus belli*" teşkil eden Sovyet notalarına karşı Türkiye'nin takip ettiği hukuki savunma, Türkiye'nin NATO İttifakı üyeliğini kolaylaştırdığı gibi ABD Donanması'na ait *Missouri zırhlısının İstanbul'u ziyareti*, Türkiye'nin Batı kanadında yer almasının kanıtı olarak diplomasi tarihinde yerini almıştır. *Sekizinci açılım ise*, Soğuk Savaş sonrasında, Karadeniz'in, Akdeniz-Avrupa-Pasifik eksenine açılarak, dünya ekonomisi ile entegrasyonunda, Türk Boğazları yeni bir ekonomik model teşkil eden Karadeniz Ekonomik İşbirliği sürecini hızlandırmıştır. Bu yeni model, tarihi İpek Yolu ticaretinin yeniden canlanarak, Hazar Petrollerinin dünya pazarına açılmasında dünya enerji arterlerine taze kan pompalanmasına yol açarken, çevre güvenliğini tehdit eden petrol tankerlerinden Boğazların korunabilmesi için, sahilgar ülkeler ve UNEP başta olmak üzere, yepyeni bir çevre koruma işbirliğini getirmiştir. Böylelikle, Boğazlar, artık,

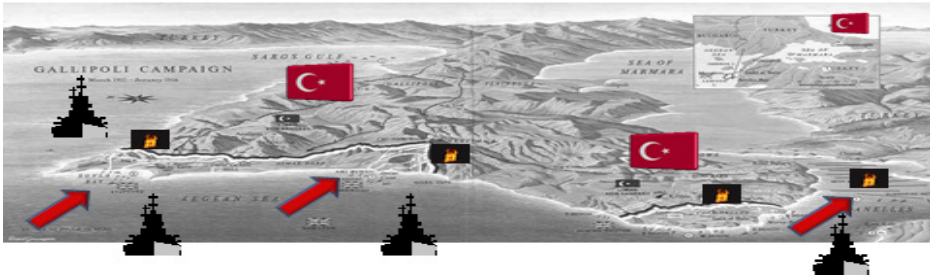
¹⁰ Selahattin ÇETİNER, *Çanakkale Savaşı Üzerine Bir İnceleme*, İstanbul, 1999; "*Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*", Ankara, 1993; David WALDER *Çanakkale Olayı*, çev. M. Ali Kayabal, Milliyet Yayınları, İstanbul, 1970.

¹¹ CAŞIN, *Novgorod Knezliği'nden XXI. Yüzyıla Rus İmparatorluk Stratejisi*, s. 622-632.

savaş gemilerinin değil, mavi yolculuk için turizm, ekonomik kalkınma için ülkeler arası yeni işbirliği modellerini gündeme getirmiştir.

Osmanlı İmparatorluğu, teknoloji, lojistik, silah ve ateş üstünlüğü, hareket yeteneği, personel, motivasyon, finansman ve ekonomik yetersizlikler içerisinde Birinci Dünya Savaşı'na taraf olurken; İngiliz-İtalyan-Fransız-Yunan-Rus müttefik donanmalarının üstünlüğü karşısında, Alman kara-deniz-hava silahlarına bağımlı konumda idi. Savaşın sıklet noktasının Türk Boğazları-Kafkasya-Ortadoğu eksenini olacağını tahmin eden Türkiye, savunma planlarını da bu yönde şekillendirmiştir. Ancak, konumuz açısından dikkatle altı çizilmesi gereken husus; doktrinde “*Great War-Büyük Savaş*” olarak tanımlanan I. Dünya Savaşı'nda, Türk Boğazları'nın, Avrupa Güçler dengesinin şekillenmesinde önemli rol oynamasıdır. Buna göre, İngiltere'nin Deniz Gücü stratejisinin sonucundaki yeni modern deniz kuvvetleri ve dretnot sınıfı harp gemilerinin petrol talebinin 20.000 tondan 1911 yılında 200.000 tona çıkması, İngiltere'nin Müttefiki Türkiye'yi Mezopotamya petrolü uğrunda, Rusya'nın tarihsel emelleri yolunda tercihine neden olmuştur.¹² Nitekim Lord Curzon bu realiteyi “*müttefikler zafere doğru bir petrol dalgası üzerinde yüzmüşlerdir*” şeklinde tanımlamıştır.¹³

KARA MUHAREBELERİ



Not: Yazar tarafından yapılmıştır.

¹² Winston CHURCHILL, “*Oil Fuel Supply for His Majesty's Navy*”, 16 June 1913, Pro Cab, 37/115/39.

¹³ George WU, *Stocking: Middle East Oil, A Study in Political and Economic Controversy*, Kingsport Tenn, Vanderbilt Uni. Press, 1970, s. 53.

Müttefik İşgal Kuvvetlerinin Deniz ve Karadan Başarısız Kalan Askeri Harekâtları ve Çanakkale Boğazı'ndaki Başarılı Türk Savunması

Ancak, Donanma Yarışının ikinci müsabıkı konumundaki Almanya'nın mukabil donanması ve endüstriyel üretim sisteminin 1911 yılı itibariyle 300.000 tondan 450.000 tona ani sıçrayışı, Almanya'nın Bakü-Ortadoğu ekseninde, Osmanlı ile zoraki ittifakındaki karşı seçeneği teşkil etmiştir.¹⁴ Birinci Dünya Savaşı öncesinde, Türkiye'nin en önemli müttefiki konumundaki İngiltere, Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğü yolundaki siyasetinde önemli bir değişikliğe giderek, savaş öncesinde yapılan gizli pazarlıklar neticesinde, Rusya ile ittifak kurmuştur. İngiliz-Rus İttifakı'nın en önemli iki pazarlık unsuru, İngiltere'nin Ortadoğu'daki petrol rezervleri üzerindeki nüfuzuna karşılık, Osmanlı Devleti'nin "Kalbi", Rus Devleti'nin ise sıcak denizlere açılacak "Altın Anahtarı" konumundaki stratejik dengenin ağırlık merkezi olan Türk Boğazları teşkil etmiştir. Çok zeki ve o denli ihtiraslı bir devlet adamı olan Churchill'in İngiliz Donanmasına "Petrol" bulmak ve "İstanbul Fatih" olmak arzuları, İngiliz-Rus İttifakı'nın önemli ortak paydalarını teşkil etmiştir.¹⁵

Bununla birlikte, I. Dünya Savaşı'na taraf olmadan önce, Türkiye, kendi savunma stratejileri içerisinde, Boğazlar için en ciddi potansiyel değerlendirmelerindeki öncelik faktörü olarak İtalyan Donanması'nın Ege ve Akdeniz'de *Mare Nostrum* arayışını tırmandırmasını dikkate almıştır. Buna göre, Türkiye, İtalya'nın savunma önceliklerini deniz gücünü kullanarak Çanakkale üzerinden yapabileceği muhtemel taarruzi harekât seçenekleri üzerinde yoğunlaşmıştır. Nitekim Türk Hükümeti, Akdeniz-Ege su hattını kullanarak İtalya'nın muhtemel saldırılarına karşı Boğazların güvenliği yolunda Büyük Güçlerden garanti talebinde bulunmuştur. Buna rağmen, İtalya'nın Çanakkale'yi bombardıman etmesi üzerine, Türkiye bir yandan süratle Çanakkale hattının istihkâm, kıyı savunma ve muhabere sistemlerini takviye ederek, diğer yandan da meşru müdafaa hakkını kullanarak Boğazları deniz

¹⁴ Dana, G.MUNRO, *The Proposed German Petroleum Monopoly*, The American Economic Review, Cilt 4, Sayı 2, Haziran 1911, s. 315-331.

¹⁵ Mesut Hakkı CAŞIN, "Strategic Effects of WW-I to International Security and Power Balances in the Middle East", The First World War: Middle East Perspective, Israeli-Turkish Int. Colloquy, Tel-Aviv, 3 April 2000.

trafiğine kapatmıştır.¹⁶ Bu bağlamda, Osmanlı Genelkurmay Başkanlığı 26 Şubat 1915 tarihli emrinde, Müttefiklerin Çanakkale Muharebelerinde İngiltere ve Fransa'nın politik askeri hedefleri hakkındaki değerlendirmesinde “*Ruslara cephane ve malzeme yollamak için denizyolunu açmak, Avrupa ile Asya arasında Osmanlı ulaşımını kesmek, İstanbul'dan diğer savaş alanlarına asker sevkiyatını engellemek, Osmanlı Hükümetine baskı yaparak savaştan vazgeçirmek ve Balkan devletlerini kendi saflarında yer almaya zorlamak*” olarak tanımlamıştır.¹⁷ Savaş öncesine yapılan gizli pazarlıkların, Sovyet 1917 İhtilali ile ortaya çıkması sonrasında Boğazlar konusunda genel manzara analiz edildiğinde ise, İtalya 1912 Çanakkale blokajından sonra, Üçlü İttifak'a 1,8 milyon askeri personel ile iştirak etmeyi ve Avusturya Donanması'nı, İngiltere ile beraber etkisiz hale getirmeyi teklif etmiştir.¹⁸ Rusya ise, “*Askold Kruvazörü*” ile Çanakkale muharebelerine iştirak etmiştir.¹⁹

Üçüncü önemli aktör olarak Çanakkale ve İstanbul'dan pay alabilmeyi amaçlayan Yunan Genelkurmayı'nın, İngiltere'ye Yunanistan'ın Ege-Akdeniz Donanması ile Yunanistan ve Ege Adalarındaki limanlarının kullanımını yolunda yaptığı tekliftir. Ayrıca, Yunan Genelkurmayı'nın Gelibolu Yarımadası'na Maydos'un doğu tepelerinden Türk Ordusuna taarruz için asgari 4-5 Yunan Kolordusu tahsis etme teklifi, savaşa bizzat iştirak ederek, alınacak diplomatik sonuçlara gerekli zemini hazır edebilmek hedeflenmiştir. Ancak, Bulgaristan'ın bu taarruz konusunda ikna edilmesinde İngiltere-Fransa ve Rusya garanti vererek, Müttefik askeri desteğine mukabil bedel olarak Kavala bölgesi teklif edilmiştir. İşte bu kritik noktadaki Yunan Ordusunun fedakârlıklarına karşılık Kıbrıs'ın Yunanistan'a bırakılması pazarlıkları yapılmıştır.²⁰ Ancak, çok enterasandır ki, İngiltere; Rusya'nın ve

¹⁶ “*The Closing And Reopening of the Dardanelles*”, American Journal of International Law, Cilt 6, Sayı 3, Temmuz 1912, s. 706-709.

¹⁷ Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüd Başkanlığı Arşivi, No: 1/1, Kls.122, Dosya 574.

¹⁸ Mallet to Grey, No. 1048, s.168-171, December 29, 1913.

¹⁹ A. Mete TUNÇOKU, *Çanakkale Muharebelerinde Bir Rus Kruvazörü-Askold*, Çanakkale Muharebeleri 75 nci Yıl Armağanı, Gnkur. Atase Bşk.lığı, Ankara, 1990, s. 130-132.

²⁰ George RENDEL, *Third Secretary Athens Legation*, “*Notes on the Proposed Greek Participation in the War*”, St Anthony's College, Centre For Middle East Studies, DR 701.66, s. 15, George Rendel: Notes, “St Natone's College, s. 89, Oxford, Third Secretary British Legation, Athens Speech by Venizelos, 26 August 1917, The Vindication of Greek National Policy”, s. 80.

İtalya'nın taleplerine, İstanbul ve Boğazları dikkate alarak karşı çıkmıştır.²¹ Buna mukabil, Rus Genelkurmayı, Yunan Krallığı'nın İstanbul'da tekrar kurulabilir endişesini, “*stratejik tehlike olarak*” değerlendirerek Yunan teklifini reddetmiştir. Rusya bu seçenek yerine kendi hayati çıkarları açısından Karadeniz Donanması'nı takviye etmiştir.²² Herhalde, Türk Boğazları'nın uluslararası ilişkiler teorileri açısından, “*Bottom Actor*” konumundaki son tamamlayıcı halkası, eski İngiliz İmparatorluğu'nun sömürgesi konumundaki Hindistan ve A.N.Z.A.C (Australian and New Zealand Army Corps) birliklerinin, Pasifik-Hint Okyanusu-Mısır-Akdeniz Eksenini kullanarak, “*Çok Uluslu*” Çanakkale Harekâtı'na iştirak etmesidir.²³

27 Ekim'de Yavuz, Midilli ve Hamidiye savaş gemilerinin Karadeniz'de açtığı bombardıman ateşi ile güç dengesi Rusya aleyhine bozulmuştur.²⁴ Sivastopol limanı Yavuz tarafından bombardıman edilerek, Prut savaş gemisi batırılmıştır. Türk Donanması'ndan Gayret, Muavenet zırhlıları ile Samsun mayın gemisi, Odessa limanını 29 Ekim sabahı bombardımana tutarak Donetsk ve Kubanets savaş gemilerini vurmuştur. Midilli ve Berk-i Satvet savaş gemileri ise, Novorossisk limanının da petrol tesislerini bombardıman ederek, liman çıkışları mayınlamıştır. Hamidiye zırhlısı ise Kırım Yarımadası'ndaki Feodosi ticaret limanını ateş altına almıştır.

Bu tespitin, kısa araştırmamız açısından önemli bir stratejik sonucu ortaya koyduğu değerlendirilmektedir. Buna göre, öncelikle, Türk Boğazları'nın kontrolünü Marmara'da tertipleyerek, Boğaz önündeki İngiliz deniz ablukasını yırtabilecek yeterli deniz gücüne sahip olamayan Osmanlı İmparatorluğu'nun, İngiltere'nin Akdeniz taarruzi lojistik hatlarını kesintiye uğratamayınca, savunma hattını kendi ulusal toprakları içerisinde kabul etmek mecburiyetinde kalmasıdır. Bu tercihte, kuvvet unsurunun yanı sıra, Karadeniz Rus Donanması'nın muhtemel taarruzuna karşı, ikinci ihtiyatın hazır tutulması olasılığının dikkate alındığı düşünülmektedir. Türk Ordusu, savaşın sonucunda, Müttefiklerinin de etkisiyle

²¹ Winston, CHURCHILL, *The World Crisis*, Charles Scriber's Sons, 1949, s. 386.

²² Alan BODGER, “*Russia and the End of the Ottoman Empire*”; in Kent, “*The Great Powers and the End of the Ottoman Empire*”, s. 84-89. 300-400 million roubles worth of exports passed the Stratis annually between 1908 and 1913.

²³ Michael HICKEL, *Gallipoli*, London, 1998, Nigel, STEEL & Peter, HART, *Defeat at Gallipoli*, London, Macmillan, 1994.

²⁴ CAŞIN, *Novgorod Knezliği'nden XXI. Yüzyıla Rus İmparatorluk Stratejisi*, s. 588-589.

yenilmiştir. 27 Ekim 1918 tarihinde Limni Adası'nın Mondros limanında demirli bulunan İngiliz Donanması'na ait Agamemnon zırhlısında Amiral Galthrope ile Hüseyin Rauf Bey başkanlığındaki Türk Heyeti arasında başlayan görüşmeler sonucunda 30 Ekim 1918'de İtilâf Devletleri ile Mondros'ta bir ateşkes imzalayarak savaşa son vermiştir. Savaş sonrasında Müttefiki Almanya ile yenik duruma düşen Türkiye'nin topraklarının paylaşılmasının yanı sıra, Müttefik Donanması tarafından işgal edilen İstanbul ve Türk Boğazları'nın kontrolü, uzun tartışmalara neden olmuştur. Galip Devletler, Türk Donanması'nı enterne etmelerini müteakiben, sahil koruma bataryalarının tümü sökülerek, Boğazlar askerden tamamen arındırılmış ve İstanbul'u fiilen işgal etmişlerdir.²⁵



Not: Yazar tarafından yapılmıştır.

Rusya'nın Osmanlı Devleti'ni İşgal Planı'ndaki Askold Savaş Gemisinin Başarısız Askeri Harekâtı

²⁵ Mondros Ateşkes Antlaşması'nın Türk Boğazları hakkındaki düzenleyici hükümlerine göre:

- Karadeniz'e geçmek için Çanakkale ve İstanbul Boğazları açılacak ve Karadeniz'e geçişin sağlanması için Boğazlar'daki istihkâmlar bağlaşıklar tarafından ele geçirilecektir.
- Osmanlı sularındaki tüm torpil tarlaları ile torpido ve kovan yerleri ve öbür engeller gösterilecek, bunları taramak ya da ortadan kaldırmak için yardım edilecektir.
- Karadeniz'de bulunan torpil yerleri hakkında eldeki bilgiler verilecektir.

Mondros Ateşkes Antlaşması gereği Çanakkale Boğazı mayından temizlenmiş, deniz ve kara tesisleri boşaltılarak İtilaf Devletleri denetimine verilmiştir. Galiplerin yetmiş üç parçalık filosu 13 Kasım 1918'de İstanbul Boğazı'na gelerek burada tertiplenmiştir. Seha MERAY-Osman OLCAY, *Osmanlı İmparatorluğunun Çöküş Belgeleri*, Ankara, 1977, s. 1-5; *Öncesiyle ve Sonrasıyla 100 Soruda Mondros Mütarekesi ve Sevr Antlaşması*, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara, Genelkurmay Basımevi, 2001, s. 38.

Öte yandan, Türkiye ile doğrudan muharip devlet sıfatına girmeyen ABD, zamanın Devlet Başkanı Wilson'un 8 Ocak 1918 tarihinde ABD Kongresinde açıkladığı tarihi "On Dört İlke" çerçevesinde, Türk Boğazları konusunda takip edilecek uluslararası hukuk rejimi hakkında "Serbestlik İlkesi"ni benimsediği görüşüne yer vermiştir. Söz konusu ilkeler dâhilinde tanımlanan 12. ilke çerçevesinde, Türkiye'nin egemenliği kabul edildikten sonra, Türk Boğazları hakkında "Çanakkale Boğazı sürekli olarak açık tutulacak ve uluslararası güvenceler altında tüm ulusların gemileri ve ticaretleri için serbest bir geçit oluşturacaktır." hükmüne yer verilmiştir.²⁶



Not: Yazar tarafından yapılmıştır.

İngiliz Askeri Stratejisinde Türk Boğazları'na ve Hint Okyanusu'na Hâkimiyet Planları

Burada dikkat edilmesi gereken çok önemli stratejik bir değişim, II. Dünya Savaşı sonrasında Türkiye'nin en güvenilir Müttefiki olan ABD'nin, Monroe Doktrini dışında, uluslararası hukuk ve güvenlik stratejileri açısından, Boğazlar Rejimi konusundaki genel tavrını ortaya koymasıdır. Nitekim ABD'nin Türk Boğazları ve Karadeniz konusundaki stratejik bakış açısı, Soğuk Savaş döneminde NATO savunma politikalarının da esasını teşkil ettiği gibi, Sovyet Donanması'nın Ortadoğu petrol rezervlerinden uzak tutulması, NATO savunma ve güvenlik stratejilerine yön veren asli koordinatların da başında gelmiştir. Kurtuluş Savaşı yıllarında Ankara Hükümeti, ABD'nin

²⁶ David Lloyd GEORGE, *War Memories of David Lloyd George, 1916-1917*, Little Brown, Boston, 1934, s. 549-550.

yaklaşımına kayıtsız kalmamış, uluslararası hukukun ve uluslararası ticaretin genel konjonktürüne giderek hâkim olan serbesti ilkesi yolunda ticaret gemilerine ayrıcalık tanınmasının lüzum ve önemi hassasiyetle takip olunmuştur. Nitekim Misak-ı Milli'nin 4'üncü maddesinde, atıfta bulunularak: “Osmanlı Devleti'nin payitahtı olan İstanbul şehri ile Marmara denizinin emniyeti, her türlü halelden masun olmalıdır. Bu esas mahfuz kalmak şartı ile Akdeniz ve Karadeniz Boğazlarının, dünya ticaret ve münakalelerine küşadı hakkında bizimle sair bütün ilgili devletlerin ittifakla verecekleri karar muteberdir.”²⁷ hükmü ana prensip olarak kabul edilmiştir.

Atatürk ise, Wilson Prensiplerinin öngördüğü düzen hakkında: “Boğazların serbestisi meselesine gelince: Bu güzergâhta payitahtımız, Kalpgahı devletimiz vardır. Bunun emniyetini badel istihsal, umum emniyete amade olarak küşat edilmesi de lâzımeden görülür.” demiştir. Türk Ulusu, Sevr ile kendisine vurulmak istenen zincirleri, hukuken ve fiilen tanımadığını, Türk İstiklal Savaşı ile tüm hür dünya uluslarına ispat etmiştir. Mustafa Kemal ve arkadaşları, yeni Türk Devleti'nin “Resmi Berati” ve Türk topraklarının Egemenlik Haklarının “Onaylı Mührü” olan Lozan Andlaşması'nı imzalamışlardır. Boğazlar meselesi, bu Antlaşma'ya ekli sözleşme ile esasa bağlanmıştır.²⁸ Bu Sözleşme'nin temel esasları gereğince, Boğazlar'dan “Serbest Geçiş” ilkesinin teyit edilmesinin yanı sıra, Boğaz Bölgesi “Askersizleştirilmiş” ve Türk Boğazları'nın yönetim ve idaresi, Türk siyaset ve hukuk tarihinde ilk defa Uluslararası Boğazlar Komisyonu'na bırakılmıştır. Lozan Boğazlar Sözleşmesi; Türkiye, İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Yunanistan, Romanya, Sırp-Hırvat-Sloven Devleti (Yugoslavya), Rusya ve Bulgaristan arasında 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanmıştır. Lozan Barış Antlaşması'na taraf olmamakla beraber Karadeniz'e kıyıdaş devlet olmaları nedeniyle Rusya ve Bulgaristan da görüşmeci ve imzacı devletler arasında yer almıştır. Rusya ile Sırp-Hırvat-Sloven Devleti, imzalamış olmalarına rağmen Sözleşme'yi onaylamamıştır. Ancak, Rusya Sözleşme'nin uygulanmasına karşı çıkmamış, çıkamamıştır.²⁹

²⁷ BİLSEL, s. 26-49.

²⁸ Mesut Hakkı CAŞIN, *Modern Uluslararası Hukukun Temel Esasları Cilt 1*, Birinci Baskı, Legal Yayınevi, İstanbul, 2013, s. 838-851.

²⁹ İsmail, SOYSAL, *Türk Boğazları ve 1936 Montreux Sözleşmesi - Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi*, İstanbul, 1994, s. 2.

Bununla birlikte, burada dikkat edilmesi gereken fevkalade önemli noktanın, Türk Rus dostluğunun, Atatürk dış politikasına yansıyan olumlu sonuçlarıdır. Zira Genç Sovyet Hükümeti, Lozan’da Türkiye’nin tezlerini desteklediği gibi, Çiçerin, Lozan Konferansı müzakereleri esnasında Sovyetler Birliği’nin resmi görüşü olarak, Boğazlar’ın harp gemilerine “*Mutlak Kapallığı*” ilkesinin savunmasıdır. Nitekim Çiçerin, Konferans hakkında Rusya’nın görüşlerini: “*Çarlık tarafından tanzim edilen İstanbul’un cebren işgali Antlaşması yırtılmış atılmıştır. Sovyet Rus Cumhuriyetleri memleketlerinizin zorla işgalini red ile ilan eder ki İstanbul Müslümanların elinde kalacaktır. Türkiye’nin taksimine ve Türk topraklarında bir Ermenistan teşkiline dair olan Andlaşma yırtılmış ve yok edilmiştir.*”³⁰ şeklinde net ve günümüz siyasal gelişmelerine ışık tutacak bir şekilde ifade etmiştir. Nitekim Sovyetler Birliği ve Ankara hükümeti arasındaki 1921 tarihli Moskova Anlaşması’nın 5. maddesinde yüksek Akit Taraflar, “*Boğazların açık bulundurulmasını ve bütün milletler arasında ticari münasebetler için Boğazlardan serbest geçişi temin zımında iki akit Taraf, Karadeniz ile Boğazların Milletlerarası Statüsünün kat’i olarak ihzarını, Konferansın alacağını kararlar Türkiye’nin tam hükümranlığına ve Başkenti İstanbul’a hâle iras etmemesi şart ile sahildar memleketler murahhaslarından mürekkep özel bir Konferansa tevdi hususunda mutabıktırlar*”³¹ ilkesini benimsemişlerdir. EK Sözleşme’nin, 19. maddesi gereğince diğer devletlerin de katılımına açık tutulmuş; Montreux Boğazlar Sözleşmesi’nin yürürlüğe girdiği 9 Kasım 1926 tarihine kadar Boğazlar’dan geçiş ve ulaşımı düzenleyen belge olarak yürürlükte kalmıştır³². Lozan Barış Antlaşması’nın 23. maddesiyle kabul edilen serbest geçiş ve ulaşım ilkesini ayrıntılı olarak düzenlemek amacıyla hazırlanan Sözleşme’de, Boğazlar’dan geçiş serbestliği, ticaret gemileri ve savaş gemileri ayırımı yapılarak düzenlenmiştir. Ayrıca, barış zamanı, Türkiye’nin tarafsız olduğu savaş zamanı ve Türkiye’nin muharip olduğu savaş zamanı durumları da göz önünde bulundurularak ayırım yapılmıştır.

Kurtuluş Savaşı’nın galibiyetle sonuçlanmasının ardından, 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanan Lozan Barış Antlaşması ile aynı tarihte, “*Boğazların Tabi Olacağı Usule Dair Mukavelename*” Türkiye, Britanya

³⁰ BİLSEL, s. 18.

³¹ *Nutuk*, Cilt II, s. 750.

³² Ali KURUMAHMUT, Sinan Azmi TOSUN, *Uluslararası Boğazlardan Geçiş ve Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü*, Harp Akademileri Komutanlığı, İstanbul, 1999, s. 28.

İmparatorluğu, Fransa, İtalya, Japonya, Yunanistan, Romanya, Sırp- Hırvat- Sloven Devleti (Yugoslavya), Rusya ve Bulgaristan tarafından imzalanmıştır. Sözleşme'nin Lozan Antlaşması'nın içerisindeymiş gibi kabul edileceği, Antlaşma'nın 23. maddesinde hükme bağlanmıştır. Sözleşme ile Boğazlar'ın uluslararası statüsü ve rejimi devam etmiştir.³³ Bu esasları içeren Boğazlar Sözleşmesi, 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalandı ve Barış Antlaşması'nın ekleri arasında yer aldı (Ek II). Sovyetler Birliği, Boğazlar'dan geçiş özgürlüğünü beğenmedi ve Sözleşme'yi imzalamadı. Şu dokuz devlet Sözleşme'ye imza koydu: İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Yunanistan, Romanya, Yugoslavya, Bulgaristan ve Türkiye. Türkiye'nin öncelikli hedefi, İstanbul'u ve Boğazlar Bölgesi'ni yabancı işgal kuvvetlerinden kurtarmaktı. Lozan'da bu sonuç sağlandı. Bu konuda yine 24 Temmuz 1923 günü ayrı bir protokol imzalandı: *Britanya, Fransa ve İtalya Silahlı Kuvvetlerince İşgal Edilen Türkiye Topraklarının Boşaltılmasına İlişkin Protokol ve Açıklama* başlığını taşıyor. Barış Antlaşması'nın XIV. Eki'ni oluşturan bu "*Boşaltma Protokolü*"nde, Lozan Barış Antlaşması'nın Türkiye tarafından onaylanmasının ardından, 6 hafta içinde boşaltmanın bitirilmesi öngörüldü. TBMM, Lozan Barış Antlaşması'nı ve eklerini 23 Ağustos 1923 günü onayladı. Boğazlar Bölgesi'nin boşaltılması için gerekli olan 6 haftalık sürenin geriye sayım işlemi o gün başladı.

2 Ekim 1923 günü yabancı işgalciler, İstanbul'da, Dolmabahçe önünde Türk bayrağını selamladıktan sonra, tanklarıyla, toplarıyla, gemileriyle, Atatürk'ün dediği gibi, geldikleri gibi gittiler. Zafer kazanılmış; İstanbul ve Boğazlar Bölgesi de düşman işgalinden kurtarılmıştı. İsmet Paşa Lozan'da Hükümet talimatının 7. maddesini yerine getirmişti. Ancak, Boğazlar Sözleşmesi'nin rahatsız edici iki önemli eksiği vardı: Birinci eksik, Boğazlar askerden arındırılıyor idi. Yani Boğazlar Bölgesi'ne Türk askeri yerleştirilemiyor, buralarda tahkimat yapılamıyor, savunma tedbirleri alınmıyordu. Hem Çanakkale Boğazı hem Karadeniz Boğazı silahsız, askersiz, savunmasız bırakılıyordu. Bu bölgede, hiçbir istihkâm, hiçbir topçu tesisi, hiçbir deniz üssü olmayacaktı. Yabancı askerler Boğazlar Bölgesi'nden çıkarılmıştı ama bölgeye Türk askeri sokulamıyordu. Kendi askerimiz kendi toprağımıza giremiyor idi! Bu durum egemenliğimize ters düşüyordu. Boğazlar Sözleşmesi'nde ikinci eksik şuydu: Bir Boğazlar Komisyonu kuru-

³³ Hakan Selim CANCA, *Uluslararası Hukukta Türk Boğazları*, Birinci Baskı, Ankara, Seçkin Yayınevi, Mayıs 2012, s. 73.

luyordu. Boğazlar Sözleşmesi'ni imzalayan dokuz devletin delegelerinden oluşan bu Komisyon'un başkanı gerçi Türk idi. Ama Türkiye, dokuz üyeli Komisyon'da sadece bir oya sahipti. Boğazlar'dan savaş gemilerinin ve uçakların geçişini Türkiye denetleyemiyor, sadece Boğazlar Komisyonu denetliyordu. Bu denetim hakkı Komisyon'a verilmişti. Bu da Türkiye'nin egemenliğiyle bağdaşmıyordu.³⁴

1936 Montreux Sözleşmesi'nde Askeri ve Siyasal Arka Plan

Milletler Cemiyeti'nin Ankara'nın Boğazlar Komisyonu hakkındaki güvenlik endişelerini karşılayamaması, Avrupa'da silahsızlanma müzakerelerinde başarısız olması, Türkiye'nin her iki konudaki umutları gerçekleştirmemiştir. 1933'ten sonra İtalya, Almanya, SSCB silahlanmaya başlamıştır. İtalya, Habeşistan'a; Japonya, Mançurya'ya saldırırken; Almanya, asker bulundurmaması gereken Ren Bölgesi'ne girdiği halde Milletler Cemiyeti bu durumu önleyememiştir. İki faşist devlet Hitler Almanyası ve Mussolini İtalyası'nın Ortadoğu ve Akdeniz'de askeri üstünlük kurma çabaları, Lozan'ın iki karşıt devleti İngiltere ve Türkiye'yi birbirine yaklaştırmıştır. 11 Nisan 1936'da Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf olan devletlere birer nota vermiştir.

Türkiye, Lozan Antlaşması'nın Türkiye'nin güvenliği ile yakından ilgili olduğunu ve Boğazlar bölgesinin silahsızlandırılması sonucu Türkiye'nin savunmasının zayıf bir hal aldığını Milletler Cemiyeti Genel Kurulu'nun Eylül 1935 tarihli toplantısında ileri sürmüş fakat sonuç alamamıştır. Ancak daha sonraları çeşitli diplomatik toplantı ve konferanslarda istekleri doğrultusunda olumlu bir hava yaratma başarısını göstermiştir. Bu başarının temel nedeni, devletlerin çoğunun isteklerini kuvvet yoluyla veya oldubittilerle gerçekleştirmek istediği bir devrede, Türkiye'nin bu yola gitmeyip isteklerini diplomasi yoluyla ve barışçı yöntemlerle gerçekleştirmek istemesidir.³⁵ Sözleşme'nin 20 Temmuz 1936'da imzalanması ile Boğazlar'ın askerden arındırılmasına ilişkin hükümlerin yanı sıra Uluslararası Boğazlar Komisyonu da kaldırılmıştır. Bölgenin güvenliği tümüyle Türkiye'ye bırakılmıştır.

³⁴ Bilâl N. ŞİMŞİR, *Lozan ve Sonrasında Sınırlar ve Boğazlar*, Pembe Köşk (İnönü Vakfı), 18 Kasım 2008, <http://www.ismetinonu.org.tr/index.php/dr-bilal-n-simsirin-konferansi>, (Erişim Tarihi: 15 Nisan 2017).

³⁵ CANCA, s. 77.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi; Türkiye'nin güvenliğinin korunması, geçiş serbestisi kullanımının düzenlenmesi ve Karadeniz-Akdeniz dengesinin sağlanması ile ilgilidir. Türkiye, Montreux Sözleşmesi ile bir yandan kendi güvenliğini attırmak için Boğazlar bölgesini silahlandırma hakkına sahip olurken, Sözleşme'nin 19, 20 ve 21. maddeleriyle çok önemli stratejik kozlara da sahip olmuştur. Sözleşme ile kurulan Boğazlar rejiminin öncelikli yaklaşımı *Türkiye'nin milli güvenlik algulamaları* teşkil etmiştir. Gerçekten yaklaşan II. Dünya Savaşı öncesi, Almanya ve SSCB'nin silahlanması, İtalya'nın Türkiye aleyhindeki politikaları bu endişeleri güçlendirmiştir. Sözleşme'nin giriş kısmında ele alındığı üzere, *açıktırca belirtilen bu ilkeye yine Sözleşme'nin 5, 6, 14, 15, 16 ve 23. maddelerinde de değinilmektedir.*

1936 tarihli Montreux Boğazlar Rejimi ile birlikte, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'yle kurulmuş olan Boğazlar Komisyonu Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile kaldırılmış ve Komisyon'un yetkileri Türk Hükümeti'ne aktarılmıştır (md.24/1). Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile bölgeyi askerileştirme hakkı elde eden Türkiye'nin Boğazlar Bölgesi'nde egemenliği yeniden kuruluyordu.³⁶ Boğazlar Komisyonu'nun fonksiyonu 1 Ekim 1936'dan itibaren sona ermiştir.³⁷ Montreux'de, 20 Temmuz 1936 tarihinde imzalanan Boğazlar'ın rejimine dair Sözleşme'nin hukuki mimarîsinin iki temel dayanağı vardır. Bunlardan ilki, Türk Boğazları'ndan 'geçiş ve ulaşım serbestisi'; diğeri ise 'Türkiye ve Karadeniz'e kıyası olan devletlerin güvenliği'dir. Bu iki hukuki ve siyasi unsur Montreux denge rejimini oluşturur. Her ne kadar, bunlardan ilki, Sözleşme'nin akdedildiği tarihte, bu nitelikteki boğazların kullanılması konusunda o zaman geçerli olan rejimden farklı değilse de; ikincisi, sui generis

³⁶ Türkiye, Lozan'da imzalanmış olan Boğazlar Sözleşmesi'ni değiştirmek için uygun zamanı bekledi. İtalya 1935'te Habeşistan'a saldırmış ve Oniki Adayı silahlandırmaya başlamıştır. Türkiye, Boğazlar Sözleşmesi'nin değiştirilmesi için uygun zamanın geldiğini düşündü. 1935 yılından itibaren Çanakkale'yi yeniden tahkim etmeyi istemeye başladı. Amerikalı gazeteci Gladys Baker'ın, 26 Mayıs 1935'te, "*Türkiye neden Çanakkale'yi tahkim etmek istiyor?*" şeklindeki sorusuna **Atatürk** şu cevabı vermiştir: "*Türkiye'nin Çanakkale'yi tahkim etmek istemesi, Boğazların askerlikten tecridini kabul ettiğimiz zamandaki şerait ve vaziyetin değişmesine bağlıdır... Evvela ana topraklarımızın müdafaaası, sonra da, Boğazların tekeffül ettiğimiz serbestisini temin içindir. Türkiye'nin sulhperverliği artık dünyaca malumdur. 'Boğazları niçin tahkim etmek istiyorsunuz?' sualini sormaktan ziyade, bunun aksini ısrarla talep edenlere 'Niçin?' sualini tevcih etmek daha muvafık olur, sanırım.*" ŞİMŞİR, age.

³⁷ Harry Nicholas HOWARD, *Turkey, the Straits and U.S. Policy*, Johns Hopkins University Press, Baltimore, 1974, s. 133-134.

karakterde dengeleyici bir unsur olarak tasarlanmıştır.³⁸ Ancak, Montreux Sözleşmesi'ne zemin teşkil eden uluslararası uzlaşma ve güçler dengesinin dinamiklerinin, uluslararası hukukun genel andlaşmalar ruhu ve teamüsel kaidelerinin yanı sıra, zamanın siyasal ve askeri konjonktüründeki değişim irdelenmesinin, günümüz ve gelecekteki kriz ve çatışma hallerine yönelik alternatiflerin objektif olarak görülebilmesinde yarar mütalaa edilmektedir.³⁹

Evet, gerçekten II. Dünya Savaşı öncesinde uluslararası toplumun “*Genel Bir Silahsızlanma*” zemini üzerinde son derece ciddi hukuki ve siyasal arayışlar içerisinde olduğu hâkim görüşe rağmen⁴⁰, niçin Türkiye'nin Boğazlar Bölgesi'ni silahlandırma talebine, diğer aktörler destek vermişlerdir? Bu tür bir silahlanma stratejisinin getireceği savunma dengeleri hangi tehdit endişeleri dolayısıyla şekillenmiştir? Şüphesiz, 1936 Londra Konferansı esnasında, bütün büyük deniz gücü ülkelerinin deniz güçlerini artırmaları karşısında Boğazlar'ın güvenliğini yeterince karşılayamayacağını belirten Türkiye'nin Lozan Antlaşması ile tabi olduğu Türk Boğazları'nın askeri kuvvetlerden arındırılması, Türkiye'nin ulusal güvenliğine ters düşmekle kalmayıp, aynı zamanda hükümlerlik haklarına da ters düşmekte idi.

Türkiye'nin, Milletler Cemiyeti ve Londra Silahsızlanma Konferansı'nda dile getirdiği bahse konu görüşleri, Sovyetler Birliği tarafından desteklenmiştir.⁴¹ Ancak, Avrupa ve Akdeniz'de asıl endişe kaynağı teşkil eden

³⁸ Turgut TARHANLI, *Türk Boğazları'nda Denge Rejimi: Hukuki ve Yapısal Bir Değerlendirme*, TÜDAV 2000 Sempozyumu, s. 9.

³⁹ **Atatürk**, 1 Kasım 1936 günü Meclisi açarken yaptığı konuşmada, Montreux Sözleşmesi'ne şöyle değinmiştir: “*Tarihte birçok kez tartışma ve tutku nedeni olan Boğazlar, artık tam anlamıyla Türk egemenliği altında, yalnız ticaret ve dostluk ilişkilerinin ulaşım yeri haline girmiştir. Bundan böyle savaştan herhangi bir devletin savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçmesi yasaktır.*” ŞİMSİR, age.

⁴⁰ Mesut Hakkı CAŞIN, *Uluslararası Güvenlik Stratejileri ve Silahsızlanma*, Ankara, 1995.

⁴¹ Montreux Boğazlar Sözleşmesi, 20 Temmuz 1936'da, Türkiye, İngiltere, Fransa, SSCB, Japonya, Romanya, Bulgaristan, Yunanistan ve Yugoslavya tarafından imzalanmıştır. Sözleşme'ye İtalya, 2 Mayıs 1939 tarihinde katılma yolu ile taraf olmuştur. Ayrıca Japonya, II. Dünya Savaşı'ndan sonra, ABD ve aralarında Türkiye'nin de bulunduğu müttefikleri ile imzaladığı 8 Eylül 1951 tarihli Barış Antlaşması'yla, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf olmasından doğan tüm hak, yükümlülük ve menfaatlerinden vazgeçmiştir. Montreux Sözleşmesi, 31 Temmuz 1936 tarih ve 3056 sayılı Yasa ile TBMM tarafından onaylanmıştır. Türkiye Cumhuriyeti'nin, Lozan Barış Antlaşması'ndan sonra en önemli ikinci siyasal andlaşması olan Montreux Boğazlar Sözleşmesi, 9 Kasım 1936 tarihinde yürürlüğe gir-

yükselen tehlike, Berlin-Roma mihverinin, faşizmin siyasal ideolojisini esas alan dostluk antlaşması olarak netlik kazanmaya başlamasıdır. Gerçekten, Mussolini'nin “*Bakışlarını Doğu'ya Çevirdiği*” yolundaki beyanının, İtalyan Deniz ve Hava Gücü'nün, Ege-Akdeniz ve Anadolu'ya tevcih edildiğini sezinleyen Türkiye'nin, İtalya'ya karşı ekonomik önlemler alınmasına katılması, Türk-İtalyan gerginliğini artırmıştır. Bu koşullarda, Doğu Akdeniz'e hâkimiyeti ve Boğazlar'daki stratejik önemi, Balkanlar'daki konumu dolayısıyla, Türkiye, İngiltere için büyük önem taşımakta idi.⁴² Türk Genelkurmayı, ordu ve mevcudunu toplam 22 tûmenden teşekkül eden 120.000 personele çıkartarak, zırhlı birliklerini Anadolu'dan Trakya'ya kaydırmıştır. İtalya'nın bu dönemin başında başlıca tehlike unsuru olarak değerlendirilmesi neticesinde, denizden yapılacak muhtemel bir çıkarma harekâtına karşı savunmayı amaç edinen tatbikatlar bu nedenlerle İzmir bölgesinde yoğunlaştırılmıştır⁴³. Nitekim harbin hemen başında; İtalya'nın Arnavutluk ve Yunanistan'a saldırması, Türkiye'nin stratejik beklentilerini doğru çıkarmıştır. 10 Haziran 1940 günü, İtalya; Fransa ve İngiltere'ye savaş ilan etmiştir. İngiltere ve Fransa, savaş ilanından iki saat sonra, Türkiye'nin İtalya'ya savaş ilan etmesini ve Boğazlar'ın kapatılmasını talep etmişlerdir.⁴⁴ Montreux Sözleşmesi'nin imzalanmasından sonra, 26 Şubat 1937'de Almanya Türkiye'ye verdiği bir notada sözleşmenin bazı hükümlerinin, özellikle Sovyet savaş gemilerinin Akdeniz'e serbestçe çıkabilmeleri ile ilgili olanlarının ve Sözleşme'deki yardımcı savaş gemisi tariflerinin Alman Hükümeti tarafından tasvip edilmediğini açıklamıştır. Türkiye 9 Mart 1937 tarihli cevabi notasında, Almanya'nın Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf olmaması ve Akdeniz'de sahili bulunmaması sebepleriyle Boğazlar rejimine müdahale hakkı olmadığını bildirmiştir. Türk Alman görüşmelerinin her defasında Montreux konusu gündeme gelmişse de bir sonuca ulaşmamış bu durum savaş sonuna kadar devam etmiş, ancak bu husus iki ülke arasında farklı değerlendirmelere sebebiyet vermiştir.⁴⁵

miştir. Amacı, “*Boğazlar'dan geçişi ve gemilerin ulaşımını, Türkiye'nin ve Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin güvenliği çerçevesinde koruyacak biçimde düzenlemek*” olan Sözleşme, 29 madde ile dört lahika ve bir protokolden oluşmaktadır. Boğazlara ilişkin en detaylı Uluslararası Sözleşme, 1936 Montreux Sözleşmesi'dir.

⁴² *Uluslararası İlişkiler Tarihi, Diplomasi Tarihi*, C. 4, May Yayınları, İstanbul, 1980, s. 300-303.

⁴³ Selim DERİNGİL, s. 32.

⁴⁴ Zeki KUNERALP, *Üçüncü Telgraf*, s. 39-45.

⁴⁵ Cemil KOÇAK, *Türk Alman İlişkileri*, Ankara 1991, s. 118.

Daha II. Dünya Savaşı'nın başlarında, 23 Eylül 1939'da Sovyetlerle dostluk antlaşması yapılması konusunda görüşmeler için Moskova'ya giden Türk Dışişleri Bakanı Ş. Saraçoğlu'na Molotov ve Stalin Montreux rejiminin kimi hükümlerinin değiştirilmesinin gerektiğini bildirmişlerdir.⁴⁶ Nitekim Almanya'nın İkinci Dünya Savaşı esnasında, Boğazlar'dan yardımcı gemileri sokmak girişimleri ve ticari gemileri geçirmek istemesinde bu nota ile Sovyet Notasının mukayesesi, Türkiye'nin hukuken haklılığını güçlendirmektedir. Milli Şef'in Montreux Mukavelesi'nin tasdik edildiği gün, Büyük Millet Meclisi'nde yaptığı açıklamada: "*Hukuken Boğazlara kayıtsız hâkim olduğumuz zaman, yani teslih etmiş olduğumuz zamanda dahi söylüyorum ki, beynelmilel siyasette müstakim, sulhçu bir yol takip etmekten ayrılmayacağız. Bizim bu siyasetimizi hoş görenler bizimle beraber çalışmaktan istifade edeceklerdir. Bizim bu siyasetimizden ayrı bir siyaset takip edeceğimizi umanlar elbette inkisara uğrayacaklardır.*"⁴⁷ görüşünü öne sürmüştür. Savaşın son yıllarına doğru, ülke o kadar fakirleşmiştir ki, erin günlük et istihkakı 250 gramdan 150 grama indirilmiştir.

Bu yüzden Yavuz Zırhlısında çalışan erlerin birçoğunun tüberküloza yakalandıkları rivayet edilmiştir. Gerçekten ülkede zehirli sıtma ve tüberküloz yaygın hale gelmiştir. Tahran ve Adana görüşmelerinden sonra (Türkiye, Almanya'ya karşı savaşa sokulmak istendi) İngiltere, Türkiye'ye silah, araç ve uçak vermeye başlamıştır. Churchill'in sözü ünlüdür: "*Türkiye atlı, arabalı öküz nakliye kollarıyla panzerlere karşı savaşamaz*" demiştir. İkinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte, İstanbul boşaltılmaya başlanmıştır. Askeri okullar, Askeri Müze, Harp Akademileri, Arşiv Genel Müdürlüğü vb. Anadolu içerlerine taşınmıştır. Bu boşaltmaya Anadolu'da akrabaları olan halk da bir oranda katılmıştır.⁴⁸ Hitler Almanyası'nın Versailles Antlaşması'na (7 Mayıs 1919) aykırı olarak silahlanmaya başlaması (1934) ve Mussolini İtalyası'nın 1935'te Habeşistan'a saldırması ile birlikte Türkiye, Boğazları'nın savunmasız durumunu gündeme getirmiştir.⁴⁹ Hitler'in Versailles Antlaşması hükümlerine aykırı olarak zorunlu askerlik sistemini kabul etmesi ile ortaya çıkan durum için 17 Nisan 1935'te toplanan Milletler Cemiyeti'nde Dışişleri Bakanı Dr. T.

⁴⁶ Feridun Cemal ERKİN, *Türk Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi*, Ankara, 1968, s. 140-143.

⁴⁷ Mümtaz Faik FENİK, *1939 Harbi*, Ankara, 1941, s. 66.

⁴⁸ Nurettin TÜRSAN, *İkinci Dünya Savaşı*, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 1998, s. 84-85.

⁴⁹ Mehmet GÖNLÜBOL, *Olaylarla Türk Dış Politikası*, Siyasal Kitabevi, Ankara, 2000, s. 125-127.

Rüştü Aras; “*Türkiye'nin güvenliği ve her devlet gibi savunma hakkının tanınması*” noktasından hareketle Boğazlar'ın askersizleştirme hükmünün iptalini istemiştir. Yapılan temaslar sonucu Türkiye Cumhuriyeti, Sözleşme'ye taraf ülkelere 11 Nisan 1936 tarihinde bir nota göndererek mevcut Boğazlar Rejiminin günün koşullarına uymadığını belirterek değiştirilmesini talep etmiştir.⁵⁰

Montreux Boğazlar Sözleşmesi imzalanmadan önce yeni bir konferansın hazırlık çalışmalarının yapıldığı 1934 yılında, Cenevre'de bulunan ABD Büyükelçisi Robert Skinner, yeni bir sözleşme imzalamadan önce, ABD ile Türkiye arasında, Boğazlar'dan geçiş hakları ile ilgili bir antlaşma yapılmasını talep etmiştir. Bu talebe göre, “*Amerikan savaş gemileri ve uçakları ile ticaret gemileri ve uçakları; Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı'ndan, en çok gözetilen ulusa tanınan haklarla aynı statüde olmak üzere tam bir geçiş ve uçuş serbestisinden yararlanırlar*”.⁵¹ ABD'nin Boğazlar konusundaki ağırlığı, İkinci Dünya Savaşı'nın mutlak galibi ve bipolar kuvvetler dengesinin asli aktörlerinden biri olmak sıfatı ile öncelikli önemi haiz olmuştur. Nitekim Potsdam Konferansı kararına uygun olarak, özellikle Montreux Sözleşmesi'nin günün koşullarına uydurulmasını, Japonya'nın Sözleşme'den çıkarılmasını ve Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin savaş gemilerinin Boğazlar'dan transit olarak serbestçe geçmelerini Türkiye'ye öneren ilk nota 2 Kasım 1945 tarihinde ABD'den gelmiştir.⁵² Türkiye cevap olarak “*egemenlik ve güvenliği*” çığnemeyecek bir görüşmeyi kabul edebileceğini bildirmiştir. Bunu, 7 Ağustos tarihini taşıyan ve 8 Ağustos 1946 tarihinde Türkiye'ye verilen ve ABD ile İngiltere'ye de bildirilen Sovyet notası izlemiştir.⁵³ Anılan Sovyet notası Montreux Sözleşmesi'ni Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin güvenliğini sağlamaya yeterli olmadığını II. Dünya Savaşı sırasında kanıtlandığını bildirdikten sonra şu önerileri içermektedir: i) Boğazların bütün devletlerin ticaret gemilerine her zaman açık olması; ii) Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin savaş gemilerine açık olması; iii) özel olarak belirlenmiş durumlar dışında öteki devletlerin savaş gemilerine kapalı tutulması; iv) Boğazlar geçiş rejiminin düzenlenmesinin Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin yetkisinde olması; v) Boğazlar'ın savunmasının Türkiye ve Sovyetler Birliği'nce birlikte gerçekleştirilmesi.⁵⁴

⁵⁰ ERKİN, *Türk Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meseleleri*, s. 63-64.

⁵¹ HOWARD, s. 133-134.

⁵² *Türk Dış Politikasında 50 Yıl- İkinci Dünya Savaşı Yılları (1939-1946)*, Dışişleri Bakanlığı Yayını, Ankara, 1973, s. 283.

⁵³ Notanın tam metni için bkz. *İkinci Dünya Savaşı Yılları*, s. 284-286.

⁵⁴ Feridun Cemal ERKİN, *Dışişlerinde 34 Yıl*, I. C Ankara, 1987, s. 60-67.

14 Kasım 1935-25 Mart 1936 tarihlerinde toplanan “*Deniz Konferansı*” ile Kara Suları Boğazlarla İlgili Hukuki Statüler saptanmaktadır. Türkiye bu konferansa katıldığı gibi konferansta alınan kararlardan Boğazlar Sözleşmesi yönünde yararlanmışır. Mayıs 1936 önceki notasındaki iddia ve önerilerini yenilediği ve özellikle 4. ve 5. önerileri üzerinde direndiği ikinci bir notayı 24 Eylül 1946’da Türkiye’ye vermiştir. Sovyetler bu notada 4. önerisine ilişkin olarak Karadeniz’in bir kapalı deniz olduğu tezini geliştirmiştir. Türkiye bu notaya cevap notasını 18 Ekim 1946’da vermiştir.⁵⁵ Bu notasıyla Türkiye’nin Karadeniz’in bir kapalı deniz olduğunu reddettiği ve Türk Boğazları’na ilişkin çözümlerin bu konuda çıkarları olan bütün devletlerin rızası ile ve Montreux Sözleşmesi’nin öngördüğü değiştirme usulüne uygun olarak ele alınmasını kabul ettiğini tekrarladığı görülmektedir.⁵⁶ Şu husus asla unutulmamalıdır ki, II. Dünya Savaşı esnasında Alman askeri gücü, Balkanlar’da Bulgaristan ile stratejik açıdan önem arz eden Romanya petrolünün varlığı ve askeri ittifak desteğinin yanı sıra, Yunanistan’ın işgali ile “*Ege-Karadeniz-Trakya*” ekseninde; Türkiye Cumhuriyeti sınırlarının hemen yanına kadar gelmiştir. Buna mukabil, Rusya Cephesi’nde savaşın ileri harekât planları, Kafkaslar’da Bakü petrol kaynaklarını hedef alan Transkafkasya harekâtının tamamlanmasını hedef alan “*Kıskaç*” operasyonunun son aşaması, Sovyet Kızıl Ordusu tarafından son anda Stalingrad Cephesi’nde durdurulmuştur.⁵⁷ Nitekim Almanya Devlet Başkanı Adolf Hitler’in, Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı İsmet İnönü’ye gönderdiği 8 Mart 1941 tarihli mesajında, Almanya’nın; İngiltere’nin Avrupa ve Yunan arazisine nüfuzunu önlemeyi gaye edindiğini, ancak Alman askeri harekâtının Türkiye’nin toprak bütünlüğü ve siyasal bağımsızlığına asla yönelik olmadığı, bu nedenle Alman kuvvetlerini Türkiye sınırları dışında tutmaya özenle dikkat gösterdiğini beyan etmiştir.⁵⁸

⁵⁵ Notanın tam metni için bkz. *İkinci Dünya Savaşı Yılları*, age., s. 294-301.

⁵⁶ Hüseyin PAZARCI, *Boğazlar Rejimine İlişkin Türk Dış Politikası ve Karşılaşılan Kimi Sorunlar*, Prof. Dr. Ernst E. HIRSCH’in Hatırasına Armağan, (1902-1985) Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Kasım 1986, s. 869-871.

⁵⁷ Rosemarie FORSTHE, *The Politics of Oil in the Caucasus and Central Asia*, Adelphi Paper, 300.

⁵⁸ Zeki KUNERALP, *İkinci Dünya Harbinde Türk Dış Siyaseti-Beşinci Telgraf*, İstanbul, 1982, s. 51.

1936 Montreux Sözleşmesi ile Türk Askeri Yeniden Çanakkale'de



Not: Yazar tarafından yapılmıştır.

İsmet İnönü, 20 Mart 1941 tarihli cevabi mesajında ise, Türkiye'nin siyasetinin milli mücadelenin başında çizildiği üzere, Türkiye'nin bağımsızlığının muhafazası ve barış içinde gelişme prensibine dayandığına atıfta bulunarak; milli topraklarına karşı her tecavüze karşı koymaya azimli olduğunu belirtmiştir. İnönü devamla, Türkiye'nin siyasal ve askeri ittifaklar arasındaki zafer mücadelesi açısından meseleyi değerlendirmede, Türkiye topraklarını harbin yıkımından başka siyaseti bulunmayan Türkiye Cumhuriyeti orduları ile Alman ordularını karşı karşıya getirecek hiçbir sebep mevcut bulunmadığı ve bu nedenle Alman kıtalarına karşı aynı hareket tarzını muhafaza etmeye devam edeceğini ifade etmiştir.⁵⁹

Ancak, iki ülke arasındaki diplomatik teatillerin ötesinde, Türkiye'nin, Alman savaş makinesinin Avrupa'yı ateş altında tutan entegre ateş gücü karşısında mütekabiliyetten oldukça uzak güçlükler içerisinde bulunduğu, İngiliz diplomatik ve askeri makamlarınca raporlandırılmıştır. Nitekim İngiliz Büyükelçisi'ne göre, Türk Kara Kuvvetleri ciddi silah, teçhizat, lojistik ve ulaşım zorlukları içerisinde idi. Hava Kuvvetleri'nin toplam 131 uçağının yarısı eski pilot ve uçuş bakım teknisyenlerinin eğitimleri yetersiz olduğu, İngiliz Hava Amirali Elmhrist tarafından belirtilmiştir. İngiliz mukabil propaganda servisi yetkilisi Philips, 1942'de, Alman Hava Gücü karşısında;

⁵⁹ KUNERALP, s. 57-64.

Türk Hava Kuvvetleri'nin yetersiz kalacağını, Almanların daha fazla sayıda uçak kaldırarak, Libya üzerinden yapılacak takviye tarruzların, Süveyş savunma hattını tehlikeye sokabileceği belirtilmiştir. İngiliz Deniz Ataşesi ise, toplam 1 zırhlı, 4 muhrip, 5 denizaltıdan oluşan Deniz Kuvvetleri'nin, çağdaş deniz kuvvetlerinin en küçükleriyle kıyaslandığında dahi, donanmanın tatmin edici olmaktan çok uzak olduğunu belirtmiştir. Türkiye'nin savaşa girmesi halinde birkaç hafta içerisinde, Trakya Savunma Hattı ve ülke topraklarının büyük yetersizliklerle karşı karşıya kalacağını gerçeğinden⁶⁰ hareketle, savaş dışında kalabilmek, dış politikanın önündeki yegâne çare olarak geriye kaldığı aşikâr bir durum arz etmiştir.

Boğazlar ve Trakya Sınırlarında Askerden Arındırılmış Bölge



Not: Yazar tarafından yapılmıştır.

⁶⁰ Selim DERİNGİL, *Denge Oyunu - İkinci Dünya Savaşında Türkiye'nin Dış Politikası*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994, s. 30-37.

Montreux Sözleşmesi'nde Kıyıdaş Devletlerarasındaki Hukuki Denge

BMDHS'nin 18. ve 19. maddeleri gereğince, bayrak devletinin gemilerinin geçişine kıyı devletinin “*güvenliğini ihlal etmemek*” yükümü ile müsaade edilmiştir. Bir başka ifade ile bayrak devleti geçiş esnasında, nükleer ve kimyasal atıkların boşaltılmaması, silah ve insan kaçakçılığı yapılmaması vb. kısıtlamalara riayet etmek suretiyle, geçişini tamamlayabilir.⁶¹ Bayrak devleti, tıpkı hava hukukunda olduğu üzere, karasularından geçiş hakkını kullanırken, “*force majeure-olağanüstü hallerde*”, geçici olarak demirlemek veya “*duraklamak*” hakkına da sahiptir. Sözleşme'nin 19. maddesi kapsamında, “*Zararsız geçiş*” deyiminin anlamının doğru anlaşılması gerektiği varsayılmaktadır. Buna göre, geçiş, sahildar devletin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar vermedikçe zararsızdır. Öte yandan 6. paragrafta ise, “*Denizaltılar, su üstünden seyretmek ve bayraklarını çekmek zorundadır.*” esas getirilmiştir. BMDHS'nin 2. maddesine göre, kıyı devleti, ulusal güvenlik ihtiyaçları doğrultusunda bayrak devletinin geçişinin zararsız olduğu halde dahi, karasularının belli kesimlerini geçici olarak, deniz trafiğine kapatmak yetkisine sahiptir. Sahil devletinin karasuları üzerindeki yetkileri, uluslararası hukukun koyduğu bazı kısıtlamalar ile sınırlandırılmıştır.⁶² Söz konusu sınırlamalar, deniz trafiğinin gereği olarak, karasularından “*zararsız geçiş*” hakkını düzenlenmesi ve “*yargı yetkisi*” konularında, bayrak devletinin lehine hukuki normların kabulünü gündeme getirmektedir.⁶³ Kıyı devletinin

⁶¹ CAŞIN, *Modern Uluslararası Hukukun Temel Esasları Cilt 1*, s. 700-712.

⁶² Doktrinde V. N. Durdenevskii, 1936 tarihinde Sovyetler Birliği'nin görüşü olarak; “*yabancı savaş gemilerinin kıyı devletine herhangi bir bildirimde bulunmaksızın ve önceden izin almaksızın karasularından geçiş yapabileceğini, barış zamanında devletlerin bu geçişlerini de gizli olmaksızın yapabileceği*” hipotezini ileri sürmüştür. Ancak, Korfu Boğazı ile ortaya çıkan mahkeme kararı sonrasında Sovyet yargıç. B. Krylov bu defa, “*kıyı devletinin karasularından geçen yabancı savaş gemilerinin geçişlerini düzenleme hakkı bulunduğu*,” tezini savunmuştur. 1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 23. maddesinde belirtilen, yabancı bir ülkeye ait savaş gemisinin kıyı devletinin izni ve bilgisi olmaksızın karasularına girmesi halinde, bu gemiyi karasuları dışına çıkarmak yetkisi bulunduğu hükmüne SSCB çekince koymuştur. Sovyetler buna göre, kıyı devletinin, yabancı savaş gemilerinin kıyı devletinin kara sularına girişlerini düzenleme yetkisi bulunduğu görüşünü deklere etmiştir. W. E. BUTLER, *Innocent Passage and the 1982 Convention: The Influence of Soviet Law and Policy*, The American Journal of International Law, Cilt 81, Sayı 2, Nisan 1987, s. 331-347.

⁶³ Uygulamada, XIX. yüzyılda, ABD ve Rusya arasında 1825 tarihinde imzalanan antlaşma gereğince, ABD Alaska bölgesinde Bering Denizi'ndeki üç mil mesafedeki karasuları dışında kalan adalar ve diğer deniz alanları üzerinde bir hakları bulunmadığını deklere etmiştir. Bu

karasuları üzerinde, yabancı bandıralı gemilerin “zararsız geçiş hakkı”nın tanınmasının yanı sıra, yabancı devletlere ait uçakların da uçuş hakkının tanınması, hava sahasının da hava trafiğinin aksatılmaması için, kısıtlamanın dikey boyutunu teşkil ettiğine dikkat çekmek gerekmektedir.⁶⁴



Not: Yazar tarafından yapılmıştır.

Barış Zamanı Türk Boğazları’nda Askeri Denge

Montreux Boğazlar Sözleşmesi; Türkiye’nin güvenliğinin korunması, geçiş serbestisi kullanımının düzenlenmesi ve Karadeniz-Akdeniz dengesinin sağlanması ile ilgilidir.⁶⁵ Türkiye, Montreux Sözleşmesi ile bir yandan kendi

bağlamda ABD ve Meksika, cezai yargı yetki konusundaki ortak mutabakatlarında, cezai yargıyı gerekli kılan hallerde, gemi kaptanının verdiği bilgiye göre kıyı devletinin yetkili olacağını karara bağlamıştır. Charles Noble GREGORY, *Jurisdiction over Foreign Ships in Territorial Waters*, Michigan Law Review, Cilt 2, Sayı 5, Şubat 1904, s. 333-357.

⁶⁴ Kay HAILBRONNER, *Freedom of the Air and the Convention on the Law of the Sea*, The American Journal of International Law, Cilt 77, Sayı 3, Temmuz 1983, s. 490-520.

⁶⁵ Sözleşme ile kurulan Boğazlar rejiminin öncelikli yaklaşımı Türkiye’nin milli güvenlik algılamaları teşkil etmiştir. Gerçekten yaklaşan II. Dünya Savaşı öncesi, Almanya ve SSCB’nin silahlanması, İtalya’nın Türkiye aleyhindeki politikaları bu endişeleri güçlendirmiştir. Sözleşme’nin giriş kısmında ele alındığı üzere, açıkça belirtilen bu ilkeye yine Sözleşme’nin 5, 6, 14, 15, 16 ve 23. maddelerinde de değinilmektedir. Türk Boğazları’ndan geçişi düzenleyen Montreux rejiminin ikinci normu, geçiş serbestisinin kullanımı ile ilgilidir. Sözleşme’nin 1. maddesinde belirtilen geçiş serbestisi prensibi ticaret gemilerine hemen hemen mutlak anlamıyla tanınırken, savaş gemilerinin geçiş serbestisi, Türkiye ve Karadeniz’de kıyısı bulunan devletlerin güvenliği ön planda tutularak sınırlandırılmıştır. Türkiye tarafsız ve savaş dışı ise savaşan tarafların savaş gemileri Boğazlar’dan geçemeyeceklerdir. Türkiye bir savaşa girmiş ya da kendisini yakın bir zamanda çıkabilecek bir savaşın tehdidi altında hissediyorsa, diğer devletlerin savaş gemilerinin Boğazlar’dan geçişini kendi takdirine göre belirleyecektir. Bu

güvenliğini arttırmak için Boğazlar bölgesini silahlandırma hakkına sahip olurken diğer yandan Sözleşme'nin 19, 20 ve 21. maddeleriyle çok önemli stratejik kozlara da sahip olmuştur. Türkiye'nin Hatay sorununun çözümüne ilişkin olarak İngiltere'nin Türkiye lehine konuya müdahalesinin sağlanmasında, Montreux Sözleşmesi'ni bir koz olarak kullandığı da görülmektedir.⁶⁶

Soğuk Savaş Sonrası Stratejik Gelişmeler: 2008 Gürcistan Savaşı, 2014 Kırım'ın İşgali ve 2015 Suriye İç Savaşı'nda Rusya'nın Askeri Müdahalesi

Soğuk Savaş dönemi ve sonrasındaki modern uluslararası ilişkiler ve yüksek teknolojideki bu gelişmeler, kıyı devletinin denizden gelebilecek saldırı tehditlerine karşı, barış ve savaş durumunda teyakkuz durumunda

sınırlamalar, büyük ölçüde, Sözleşme'nin 18. maddesinde Karadeniz'de kıyısı bulunan devletlere tanınan kotalarla kendisini göstermekte, bunlara ek olarak da Karadeniz'den Akdeniz'e geçiş konusunda bir takım sınırlamalara gidildiği görülmektedir. Boğazlar rejiminin üçüncü normu olan Karadeniz-Akdeniz dengesinin korunması ise, büyük ölçüde Sözleşme'nin 19, 20 ve 21. maddeleri ile Türkiye'ye tanınan takdir hakkı ile sağlanmaktadır.

⁶⁶ İsmet Paşa Lozan Konferansının 8.12.1922 tarihli oturumunda Boğazlar mıntıkasının askerlikten tecridinin Türkiye içinde umumî sulh içinde zararlı olacağını şöyle anlatmıştır: *“Boğazların müdafaası, aynı zamanda, Türkiye payitahtının Marmara denizinin ve Şarkî Trakya'nın müdafaası demektir. Şu halde Boğazları tahkim etmemek Türkiye'nin en hassas ve en mühim yerlerini ansızın yapılacak bir taarruza karşı, müdafaa vasıtalarından mahrum bırakmak demektir. Konferansta temsil edilen devletlerden hiç biri Payitahtını müdafaa hakkından mahrum değildir. Türkiye ise, Payitahtını her vakit, bir yabancı devletin donanması tarafından tahrip veya herhangi bir devletin askerlerince işgal edilmiş görmeğe maruz kalmış olacaktır. Şurası meydandadır ki, böyle ihtimale maruz kalan payitaht, türlü musibetlere sahne olmak tehlikesine düşecektir. Umumi sulhun menfaati için anlatmak istediğin diğer bir nokta daha var. Sevkuiceyi ehemmiyetlerinden Boğazların Akdeniz ve Karadeniz devletlerinden biri tarafından zaptı, bir harbin daha başında O Devlet için, pek açık bir üstünlük temin eder. Bu sebeple, bir Akdeniz ve Karadeniz devleti arasında harp ihtimali görülünce, bunlardan biri, elbette Boğazları elde buldurmaya çalışacaktır. Böyle bir teşebbüsün ilk neticesi, başta vakit silaha müdahale edilmeksizin, halli kabil olunabilecek bir ihtilâf için ani bir harbe sürüklenmek olacaktır. İkinci neticesi, ihtilâfta hiç alakası bulunmasa da, mücerret hücumu uğradığından dolayı Türkiye'nin de bu harbe girmesi olacaktır. Bu mülâhazalar gösteriyor ki, Boğazların askersiz hale konulması, bir taraftan Akdeniz ve Karadeniz devletleri, öbür yandan Türkiye arasında sulhu bir hayal şekline sokacaktır. Şimdi, Karadeniz Boğazının, Çanakkale'nin ve İstanbul'un karadan ve denizden baskılara maruz olmaması lazımdır. Türklerin şimdiye kadar tecrübesine göre bu ehemmiyet, ancak tahkimat ile ve müdafaa vasıtasıyla elde edilebilir”*. M. CEMİL, *Lozan - Cilt 2*, s. 377-78.

olmasına yol açmıştır.⁶⁷ Özellikle 1991 Körfez Savaşı, kıyı savunması için, devletler ve devlet dışı terör örgütleri tarafından yapılabilecek saldırılara karşı, *aktif ve pasif yeni istihbarat, uydu izleme, kıyı savunma ve bilgisayar destekli erken ihbar haber alma tekniklerinin* geliştirilmesi tedbirleri ile karşılık verilmesine sebebiyet vermiştir.⁶⁸ Öte yandan, savaş gemilerinin ticaret gemilerinden farklı olarak bayrak devletinin egemenliğini temsil etmesi, tıpkı savaş uçakları gibi, ayrı hukuki statüye tabi olmaları sonucunu doğurmuştur. Esasen, teamüsel hukukun savaş gemilerine tanıdığı bu statünün, açık denizden farklı olarak, karasularının hukuki rejimi konusunda, doktrinde tam bir görüş birliği yoktur. Karasularından *zararsız geçiş hakkının barış zamanında, tıpkı ticaret gemilerinin olduğu üzere, savaş gemileri tarafından da kullanılabilceği* ve bazı kıyı devletlerinin bu konuda rıza gösterdikleri ileri sürülmüştür. Öte yandan mukabil görüş, savaş gemilerinin hukuki ve askeri nitelikleri icabı taşıdıkları *ateş gücü itibarıyla, kıyı devletinin karasuları da bu geçiş hakkına sahip olmadıklarını* ileri sürmektedir. Bu açıdan hareketle, yabancı gemilerin zararsız geçiş hakkı olsa dahi, kıyı devletinin *güvenlik ve egemenlik hakkının* tabii bir sonucu olarak, izne tabi olması gerektiği savunulmuştur. Esasen, hava hukukunda da, *savaş uçaklarının*,⁶⁹ başka devletlerin hava sahası ve karasularından geçiş hakkının izne tabi olması, kanaatimizce, uygulamanın izne tabi olması usulünün makul bir gerekçesi olarak kabulünü gerektirdiği yolundadır.⁷⁰

Uygulamada, tam bir görüş birliği olmaması, kıyı devletinin savaş gemilerine karşı daima müteyakkız olduğunu ortaya koymaktadır. Modern gemilerin, aynı zamanda nükleer mermi atabilen ve bu silahları *füzeler ile birkaç dakika içinde hedeflerine karşı ani taarruz silahı* olarak kullanma, kıyı devletinin askeri güvenliği aleyhinde gizli istihbarat, dinleme, sızma ve

⁶⁷ David K. van KEUREN, *Cold War Science in Black and White: US Intelligence Gathering and Its Scientific Cover at the Naval Research Laboratory, 1948-62*, Social Studies of Science - Science in the Cold War, Cilt 31, Sayı 2, Nisan 2001, s. 207-229.

⁶⁸ Michael W. LEWIS, *The Law of Aerial Bombardment in the 1991 Gulf War*, The American Journal of International Law, Cilt 97, Sayı 3, Temmuz 2003, s. 481-509.

⁶⁹ *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea*, 12 June 1994, http://assets.cambridge.org/97805215/58648/excerpt/9780521558648_excerpt.pdf, (Erişim Tarihi: 18 Nisan 2017).

⁷⁰ Michael J. ARMSTRONG, *A Stochastic Salvo Model for Naval Surface Combat*, Operations Research, Cilt 53, Sayı 5, Eylül-Ekim 2005, s. 830-841 Moshe GAT, *On the Use of Air Power and Its Effect on the Outbreak of the Six Day War*, The Journal of Military History, Cilt 68, Sayı 4, Ekim 2004, s. 1187-1215.

casusluk faaliyetlerinde yetenekleri dikkate alınmalıdır.⁷¹ Bu itibarla, kıyı devletinin karasularında bu tür savaş gemilerinin geçiş hakkı için izin talebinde bulunmalarının kabul edilebilecek gerekçelere sahip bulunduğu söylenebilir.⁷² Bu bağlamda, UAD, “Korfu Boğazı” arasında, iki tarafı uluslararası deniz ulaştırmasında kullanılan boğazlarda, *bayrak devletinden izin almaksızın, zararsız geçiş hakkına sahip olduğu* prensibinin,⁷³ “*teamülse*” hukuka uygun

⁷¹ Kuzey Kore denizaltı olayı

⁷² 12-17 Mart 1986 tarihlerinde Karadeniz’de seyir halinde bulunan ABD Donanması’na ait York Town kruvazörü ve Canon Muhripleri, Karadeniz’de Kırım Yarımadası açıklarında Sovyet karasularına 6 mil girmiştir. Sovyetler olay üzerine ABD makamlarına verdikleri notada, SSCB’nin karasularında egemenlik haklarının ihlal edildiği ve ABD’nin bölgede gövde gösterisine yönelik bir eylemde buldukları ciheti ile ihlali protesto etmiştir. ABD tarafı cevabi notasında, ABD savaş gemilerinin esasen zararsız geçiş hakkını kullandığı görüşü belirtilerek, ticari gemiler ve savaş gemilerinin zararsız geçiş hakkının kullanımında bir ayrım olmadığı yolundaki kanaatlerini ileri sürmüştür. Sovyetler ise, ABD savaş gemilerinin Sovyet karasularını casusluk yapmak amacı ile ihlal edildiğini belirtmişlerdir. ABD Savunma Bakanlığı ise, anılan askeri gemilerin elektronik araçlarla donatıldığını ve görevin askeri istihbarat olduğunu açıklamışlardır. ÇELİK, s. 101-102.

⁷³ Korfu Boğazı anlaşmazlığına yol açan uyuşmazlıkta, İngiliz Deniz Kuvvetleri’ne ait bulunan Muaritus, Leander kruvazörleri ile Saumarez ve Volage torpido muhriplerinden teşekkül eden donanma görev kuvveti, 22 Ekim 1948 tarihinde Adriyatik Denizi’nde Korfu Limanından ayrılmıştır. Savaş gemileri, Korfu Boğazı içinde kuzey istikametinde seyir halinde iken, Arnavutluk tarafından daha önce mayından temizlenmiş sahaya intikal etmiştir. Saranda Körfezi’nin dışında iken Saumarez torpido muhribi bir mayına çarparak ağır yara almıştır. Bu olay üzerine, Volage muhribine, yaralı haldeki Saumarez gemisine yardım etmesi emri verilmiştir. Yaralı gemiyi yedekleyen Volage muhribi de seyir esnasında mayına çarparak yara almasına rağmen her iki gemi, Korfu limanına varmayı başarmıştır. İngiliz savaş gemilerinin maruz kaldığı mayın patlamaları esnasında mürettebattan 40 subay ve er hayatını kaybetmiş, 41 personel ise ağır yaralanmıştır. Kazanın akabinde, İngiliz Donanması’na ait mayın temizleme gemileri bölgede inceleme yaparak, toplanan 24 mayın teknik incelemeye tabi kılınmak üzere, Malta limanına götürülmüştür. Yapılan teknik araştırmada, mayınların Alman yapımı GY tipi mayınlar olduğu tespit olunmuştur. İngiltere, Ocak 1947’de Arnavutluk aleyhinde BM Güvenlik Konseyi’ne başvurmuştur. BM Güvenlik Konseyi, tavsiye kararında anlaşmazlığın BMAD’na sevki yolunda tavsiye kararı vermiştir. İngiltere, Korfu Boğazı’ndaki mayın patlamalarından zararsız geçişe aykırı olduğu iddiası ile Arnavutluk aleyhinde 875.000 İngiliz Pound’u tutarında tazminat talebinde bulunmuştur. Divan’a intikal eden söz konusu davanın konusu Arnavutluk devletinin egemenlik haklarının ihlal edilip edilmediği, ortada haksız fiilin düzeltilmesine dair bir yükümlüğün mevcut olup olmadığı sorunsalının tespiti olarak şekillenmiştir. Korfu Boğazında seyrüsefer ve Arnavutluk’un bu geçişe karşı tepkisinin tespiti olduğu hususu, İngiliz Amirallik telgraflarında tespit olunmuştur. Bu noktada, Arnavutluk kıyı savunma topçu bataryaları geçişi gerçekleştiren İngiliz savaş gemileri Orion ve Superb’e ateş açmıştır. İngiliz tarafı, gemilerin geçiş esnasında toplarının savaş düzeninde olmadı-

olarak gerçekleştirilen ve genellikle kabul edilen bir uygulama olduğuna karar vermiştir. Bununla birlikte Divan, boğazlar dışında kalan deniz alanları üzerinde kıyı devletinin izin hakkını tartışma dışında bırakmıştır.⁷⁴ Günümüzde Türk Boğazları'na yönelik askeri, stratejik ve ekonomik kaygılara, bir de çevresel boyut eklendiği görülmektedir. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nde, Türk Boğazları'nda çevre ve ulaşım güvenliğinin sağlanmasına yönelik düzenlemeler yer almamaktadır. Türkiye boğazlarda can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak üzere, 1994 yılında yürürlüğe giren “Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük” çerçevesinde önlemler almaya başlamış, söz konusu bu düzenleme, 1998 yılında yapılan “Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü” ile ilga edilmiştir.⁷⁵

ğı, manevra yapmadıklarını, geminin toplarının namlularının normal durumda baş ve kık istikametinde olduklarını ve mermi konmadığını ileri sürmüştür. Arnavutluk tarafı, İngiliz savaş gemilerinin Arnavutluk devletinin egemenlik haklarının ihlal edildiği ve ihlalden aslen sorumlu olan tarafın İngiltere olduğunu, gemilerin dar konumdaki Korfu Boğazı'ndan çok yakın konumda defalarca geçerek Arnavutluk'un tavrını denemekten ötede, “*Gun Boat*” diplomasisi ile güç göstermek ve ateş etmekten kaçınması için caydırıcılık içinde hareket ettiğini ileri sürmüştür. Arnavutluk tarafı ayrıca, İngiliz Donanması'nın mayın temizleme harekâtının ülkesinden izin alınmadan gerçekleştirilmesinin, zararsız geçiş kavramına aykırılık teşkil ettiğini belirtmiştir. Divan netice olarak, “...Devletlerin barış zamanında savaş gemilerini açık denizlerin bir parçası arasında yer alan ve uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlardan geçişte, kıyı devletinin ön iznine gerek olmadan geçirme hakkına sahip oldukları genel olarak kabul edilmiştir ve uluslararası teamüle uygundur. Yeter ki, bu geçiş zararsız olsun. Uluslararası bir antlaşmada, aksi belirtilmedikçe bir kıyı devletinin boğazlardan barış zamanında böyle bir geçişi yasaklamaya hakkı yoktur.” kararı ile 22 Ekim tarihli İngiliz savaş gemilerinin geçişinin zararsız olduğu yolunda Birleşik Krallık lehine, 13 Kasım 1946 tarihli İngiliz mayın temizleme harekâtı ile ilgili olarak ise, Arnavutluk lehine karar vermiştir. ÇELİK, s. 98-99, GÜNDÜZ, s. 550-555.

⁷⁴ William W. BISHOP JR, *The Corfu Channel Case (Preliminary Objection)*, The American Journal of International Law, Cilt 42, Sayı 3, Temmuz 1948, s. 690-703.

⁷⁵ Şule GÜNEŞ, *Türk Boğazları*, ODTÜ Gelişme Dergisi, Sayı 34, s. 217-250.

Soğuk Savaş Sonrasında NATO ve AB Genişlemelerinin Neticesinde Karadeniz ve Boğazlar'daki Yeni Askeri Güç Dengesi



Not: Yazar tarafından yapılmıştır.

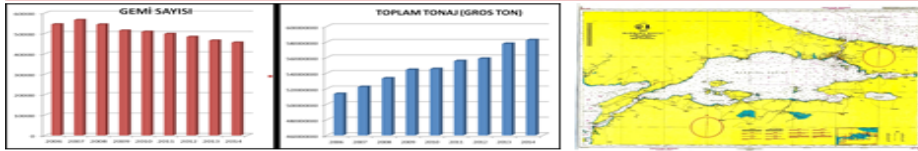
Değişen Enerji Güvenliği Parametreleri ve Türk Boğazları

11 Ocak 1994 tarih ve 21815 sayılı Resmî Gazete’de yayınlanan “Boğazlar ve Marmara Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük” ile Montreux Sözleşmesi’nin geçiş serbestisi hükmünün yeniden yorumlanması söz konusu olmuş, Tüzük en azından belli tipteki gemilerin geçişini kayda bağlamıştır.⁷⁶ 59 maddeden oluşan Tüzük güvenli geçişi sağlamak için trafik ayırım düzenleri ihdas etmekte (madde 5), trafik şeritleri içinde geçiş zorunluluğu getirmekte (madde 25), geçecek gemilerin teknik durumları hakkında kurallar koymakta (madde 6), seyir planları talep etmekte (madde 7, 8), büyük gemilerin tanımını yapmakta (mad. 2.4.j), tehlikeli yük taşıyan büyük gemilerin geçişi sırasında İstanbul ve Çanakkale Boğazları’nın trafiğe kapanmasını öngörmekte (madde 42, 52), akıntı ve sis olması durumunda geçişi kısıtlamakta ya da yasaklamakta (madde 40, 41, 51) ve ayrıca demirleme yerlerinden kılavuzluk hizmetlerine kadar daha pek çok konuda geçişle ilgili düzenlemeler yapmaktadır. 1 Temmuz 2003 tarihinde boğaz trafik düzeni için önemli bir adım atılmış İstanbul Boğazı Radar Gözetim Ağı oluşturulmuştur. 30 Aralık

⁷⁶ CAŞIN, *Modern Uluslararası Hukukun Temel Esasları Cilt 1*, s. 851-856.

2003'den bu yana operasyonel anlamda hizmet veren sistemden, Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü sorumludur. Türkiye Boğazlar'da gemi trafiğini düzenleyen tüzüğü 1994 yılında değiştirmiştir. Tıpkı karayollarındaki gibi çift yön uygulaması başlamış, gemi seyirleri belirli bir düzen içine alınmıştır. Tehlikeli yük taşıyan geminin hemen arkasında başka bir geminin geçiş yapmasına izin verilmemesi, tanker kazaları ve çevre felaketlerinin önlenmesinde yararlı sonuçlar getirmektedir.

BOĞAZLAR TÜZÜĞÜ



- Yıllık ortalama 50.000 gemi Türk Boğazlarından geçmektedir.

İstanbul Liman Tüzüğü'nün 24.maddesi limandan gelecek ya da limandan hareket edecek gemilerle **"transit gemilerin" limana gelişlerini 24 saat önceden bazı makamlara bildirmek yükümlülüğünü** getirmektedir.

Not: Yazar tarafından yapılmıştır.

"Türkiye, zor savaş yılları esnasında Montreux Sözleşmesi'nin uygulanması için elinden gelen bütün çabayı en yüksek şekilde sarf etmiştir. Batılı Müttefiklere ait gemilerin Boğazlar'a girmesi 1944 sonlarına kadar imkânsız hale gelmiştir. Berlin'in Ankara'ya karşı uyguladığı yoğun baskıların yanı sıra, Batılı Müttefikler ve Rusya'nın aksi yöndeki baskılarına rağmen, Türk Hükümeti, savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişlerine müsaade etmemiştir. Kamuflej kullanmak sureti ile bu yasağın delinmesine teşebbüs eden her bir geminin gerçek kimliği ise en kısa sürede ortaya çıkarılmıştır." ⁷⁷

Değiştirilmesi ve ortadan kaldırılmasına yönelik çeşitli girişimlere ve Sözleşme'yi gündeme getirip ciddi tartışmalara yol açan önemli olaylara rağmen Montreux Boğazlar Sözleşmesi; hiç bir değişikliğe uğramadan, Türkiye'nin gözetiminde 64 yıldır yürürlükte kalabilen XX. yüzyılın en önemli siyasal ve hukuki antlaşmalarından biridir. Sözleşme barış zamanı

⁷⁷ Ferenc A. VALI, "The Turkish Straits and NATO", Stanford, California, 1972, s. 61.

uygulanmasına ilaveten Türkiye'nin tarafsız ve muharip olduğu savaş zamanı koşullarında da uygulanmıştır.⁷⁸ Sözleşme'ye taraf SSCB ve Yugoslavya'nın dağılması ile Sözleşme'nin akit devletlerinde değişiklikler olmuş; Rusya Federasyonu, Ukrayna ve Gürcistan ile Yugoslavya yerine Sırbistan ve Karadağ'dan oluşan yeni Yugoslavya akit devlet statüsünü kazanmıştır. Günümüzde, ülkelerin menfaatleri deniz aşırı bölgelere kadar uzanmaktadır. Türkiye, hammadde kaynakları ile teknolojik potansiyeli bağlayan bir eksen üzerinde, çıkarların düğümlendiği Avrasya'nın merkezinde ekonomik, siyasi ve askeri bakımdan önemli stratejik ve jeopolitik önemi nedeniyle üzerinde emeller beslenen bir ülke olmaktadır. Coğrafi olarak Akdeniz koridorunun sonunda bulunan Türkiye, açık denizlere çıkabilmek için, Cebelitarık Boğazı ve Süveyş Kanalı'nı kontrol eden ülkelerin tehditlerine açıktır. Buna mukabil, Türkiye, Karadeniz'e sahildar bütün ülkelerin ve Karadeniz'e kanal ve nehirler ile bağlanan Orta Avrupa ve Baltık devletlerinin, Akdeniz ve Orta Doğu'ya ulaşan deniz yollarını kontrol altında tutabilen, Ege Denizi'ni, Orta ve Doğu Akdeniz'i de etkileyebilecek coğrafi bir konuma sahiptir. Sadece ticari açıdan bakıldığında; Orta Avrupa, Bağımsız Devletler Topluluğu ve Baltık Devletleri ile Akdeniz ve Süveyş ötesi ülkelerin ticari ulaşım mihverinin Karadeniz, Türk Boğazları ve Ege Denizi ile Anadolu Yarımadası'ndan geçmekte olduğu görülmektedir.⁷⁹

Rusya'nın Kırım'ı İşgali ve Değişen Sınırlar



⁷⁸ CAŞIN, *Modern Uluslararası Hukukun Temel Esasları Cilt 1*, s. 860.

⁷⁹ Yılmaz AKLAR, *Denizcilik Gücünün "Milli Güç" İçindeki Yeri*, İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu 15-16 Haziran 1999, İstanbul, s. 29.

Karadeniz'de Yeni Münhasır Ekonomik Bölge – MEB Uyuşmazlıkları



Rus Ordusu'nun Suriye'ye Askeri Müdahalesi



Rus Deniz ve Hava Gücünün Boğazlar Yolu ile Suriye'ye Askeri Lojistik Desteği



Bununla birlikte, İstanbul Boğazı'nın tabii coğrafik yapısı, iki Boğaz Köprüsü ve enerji nakil hatlarının suni engelleri ile de karşı karşıyadır. Ancak, Türk Boğazları'nın fiziki açıdan en kritik üç temel özelliği, dünyanın en dar suyollarından birisi olmasıdır. İkinci husus olarak, sis ve yağışın seyir güvenliğini kısıtlamasına karşılık, birbirine ters istikametteki iki güçlü dip akıntı sistemi ile yüzey ve dip akıntı arasındaki ayırım yüzeyinin derinliği değiştirmesidir.⁸⁰



Not: Yazar tarafından yapılmıştır.

⁸⁰ CAŞIN, *Modern Uluslararası Hukukun Temel Esasları Cilt 1*, s. 861.

Türk Boğazlarında Artan Deniz Trafiği

Nitekim İstanbul Boğazı'ndan kuzey-güney doğrultusunda ya da aksi yönde zararsız geçiş hakkını kullanan bir gemi bazen 45 dereceyi zorunlu kılan asgari 12 kez rota değişikliğini zorunlu kılmaktadır.⁸¹ Üçüncü hayati özellik ise, bir anakent olan İstanbul Boğazı'nın kalabalık nüfusunun, Boğaz'ın her iki yakasında Boğaz transit geçiş rotasına dik istikamette kesen yoğun deniz trafiğidir. İki kıyı arasındaki taşımacılık, 2000 yılı itibariyle her iki kıyı şeridindeki toplam 49 iskeleden operasyonel olarak günlük 800 seferin üzerinde aşırı yoğun bir trafik hacmine dayalı olmalıdır.



Not: Yazar tarafından yapılmıştır.

Balıkçı tekneleri, limanlarda yükleme/boşaltma içi bekleyen ve hareket halindeki tanker/kuru yük ve RO-RO gemileri de eklendiğinde, Boğazlar'daki trafik, seyir, can, mal ve çevre güvenliğinin sınırlarını aşan bir kritik düzeye ulaşılmıştır. Boğazlar bölgesindeki Deniz Trafiği, 11 Ocak 1999 Tarih ve 21815 Sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni'nin faaliyete geçirilmesi zorunluluğunu gündeme getirmiştir. Tüzük ile gemilerin Türk Boğazları'ndan geçişlerinde seyir inisiyatifi gemi kaptanından alınarak, gemiler belirli şeritleri izlemekle yükümlü kılınmıştır. Denizde Çarpışmayı Önleme Tüzüğü (COLREG) 10. Kuralı uyarınca, gemilerin geçişlerinde uymakla yükümlü olacakları Trafik Ayırım Şemalarının (TSS) seyir ve çevre güvenliğinin sağlanması amacıyla

⁸¹ CAŞIN, *Modern Uluslararası Hukukun Temel Esasları Cilt 1*, s. 861.

Türk Boğazları'nda da tesis edilmesi, Türkiye'nin önerisi üzerine, 1995 yılında gerçekleştirilen Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Genel Kurul toplantısında onaylanmıştır.



Not: Yazar tarafından yapılmıştır.

TSS'lere ilave olarak benimsenen Kural ve Tavsiyelerde, Türkiye'nin TSS'lere uyamayan büyük gemilerin Boğazlardan geçişi sırasında, seyir güvenliğinin sağlanması amacıyla, çift yönlü trafiği askıya alarak tek yönlü trafik uygulayabileceği belirtilmiştir. Boğazlar Tüzüğü, 4 yıllık uygulama döneminden edinilen tecrübeler ışığında, 1998 yılında gözden geçirilmiş ve yeni Tüzük 6 Kasım 1998 tarihinde uygulamaya konulmuştur.⁸² Tüzük, Türk Boğazları'nda seyir güvenliğinin sağlanmasında önemli bir etken olmuştur. Mayıs 1999'da yapılan IMO Deniz Güvenliği Komitesi 71. Dönem toplantısında, Türk Boğazları'nda 1994 yılından beri uygulanan rotalandırma sisteminin ve buna bağlı IMO Kural ve Tavsiyelerinin etkin ve başarılı olduğu, seyir güvenliğine büyük ölçüde katkıda bulunduğu ve Boğazlar'da kaza riskini azalttığı kabul edilmiş, Boğazlar'da 1994'den bu yana yürürlükte olan trafik düzeninin devamı ve çabaların Türk Boğazları'ndan geçişte raporlama sistemi ve kılavuzluk hizmetlerinden yararlanılmasının etkin şekilde teşvik edilmesi ve Boğazlar'da kısa zamanda modern bir Gemi Trafik Hizmetleri (Vessel Traffic Services-VTS) tesisi üzerinde yoğunlaştırılması kararlaştırılmıştır.

⁸² CAŞIN, *Modern Uluslararası Hukukun Temel Esasları Cilt 1*, s. 861-862.

Türkiye, Türk Boğazları'ndaki ekolojik sistemin, çevredeki tarihi ve kültürel varlıkların korunması, seyir, can ve mal güvenliğinin sağlanması için bütün tedbirleri alma hak ve kararlılığına sahiptir. Bu aynı zamanda Türkiye'nin bir görevidir. Bu çerçevede, alınan ve almakla olduğumuz önlemler Montreux Sözleşmesi ve IMO Sözleşme kuralları ile de uyumludur.⁸³ Boğazlar'daki gemi trafiğinin 1960 yılından itibaren geçiş hakkını kullanan gemilerin sayısal mevcudunda %150, gemi tonajında ise %400'lük bir artış meydana gelmiştir. Gelecek 10 yıl zarfında Hazar Havzası petrollerinin Karadeniz ve Türk Boğazları'ndan sevkinde, mevcut trafiğe ilaveten 45 milyon Tonluk ilave petrol 100.000 Tonluk 450 tankerin, 100 milyon ton taşınması halinde ise 1000 tankerin Türk Boğazları'ndan 900-200 gidiş-geliş gidiş yapmasına sebebiyet verebilecektir. Bu yoğun trafik, İstanbul'un yukarıda izah olunan özel statüsü nedeniyle, Boğaz Trafığı'nin yılda ortalama 150-200 defa kesintiye uğraması ihtiyacını gündeme getirebilecektir. Boğazlar'da son yıllarda ortaya çıkan kazaların yılda ortalama olarak %35 oranındaki artışı dikkate alındığında, VTS'nin faaliyete geçmesi halinde dahi “Çevre Felaketleri”ni önlemekte yetersiz kalabilecektir.⁸⁴

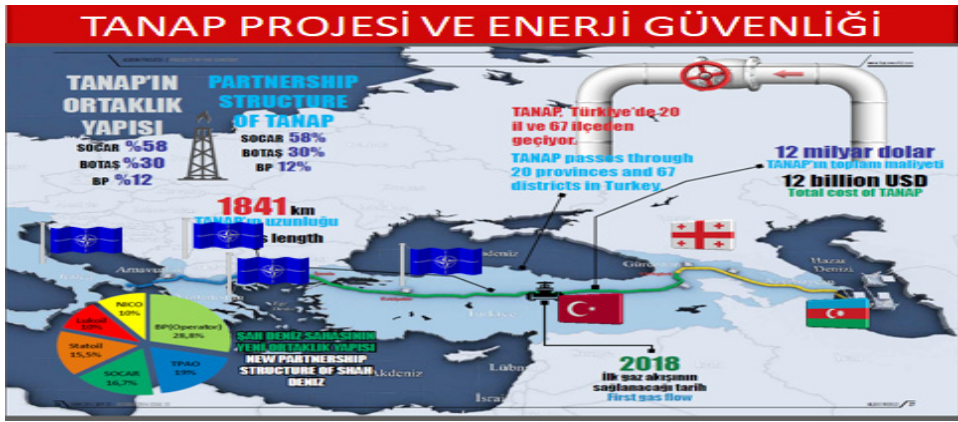


⁸³ *Türk Boğazları Seyir Güvenliği*, 2 nci Ulusal Denizcilik Şurası 28-30 Eylül 2000, Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, İstanbul, 2000, s. 28-29.

⁸⁴ *Kafkasya ve Orta Asya Petrollerinin Akdeniz'e Ulaştırılması ve NATO Güvenliğine Etkileri*, Güneydoğu Avrupa Müttefik Kara Kuvvetleri Komutanlığı, Yayın No. 8, İzmir 1997.

Türk Boğazları'nda Kazalar ve Deniz Ulaşım Güvenliği

Nitekim istatistiki resmi rakamlar dikkatle analiz edildiğinde, Türk Boğazları'nda geçen 50 yıl zarfında 502 kazanın meydana geldiği ortaya çıkmaktadır. Bilgiler, bu kazaların 386'sının İstanbul, 86'sının ise Çanakkale Boğazı'nda yer aldığını göstermektedir. Yılda ortalama 50 000 geminin geçiş yaptığı Boğazlardan geçişlerde, 50 yılda toplam 22,000 farklı teknenin sebebiyet verdiği değişik kazalarda son yıllarda artan petrol taşımacılığı sonucunda binlerce ton ham petrol dökülmüş ve 136 kişi hayatlarını kaybetmiştir.⁸⁵



Bütün bu rakamsal verilerin yanı sıra, 17 Ağustos 1999 Depremi esnasında Marmara'da parçalanarak batan "Volganefit" borda isimli Rus tankerinin sebep olduğu petrol kirlenmesi, hukuken Force Majeure olasılığının da deprem kuşağı olan Marmara'daki risk potansiyelinin ciddiyetini ortaya koymaktadır.⁸⁶ Bir dünya şehri olan İstanbul ve Türk Boğazları, dünyada benzeri bulunmayan bir coğrafi yapı sergilemektedir. İstanbul Boğazı, 3000 yıllık tarihe ve 10 milyonu aşkın nüfusa sahip bir anakent olan, UNESCO tarafından "dünyanın kültür mirası" olarak ilan edilen İstanbul'un ortasından, şehrin en tarihi mekânlarının arasından geçmektedir. Boğaz, denizden ziyade adeta bir "nehir" niteliğindedir. Türk Boğazları'nın seyir açısından dünyanın en zor ve tehlikeli bu yollarından biri olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Petrol dâhil, tehlikeli yük taşıyan gemi sayısında ve taşınan tehlikeli yükteki artış, Türk Boğazları'nın seyir güvenliğinin temini amacıyla

⁸⁵ Turkish Straits Record 502 Accidents in 50 Years Ankara, April 11, 2000., XIN World Affairs, 04.11.2000.

⁸⁶ CAŞIN, *Modern Uluslararası Hukukun Temel Esasları Cilt 1*, s. 862-863.

geçici şekilde tek yönlü olarak deniz trafiğine kapatılma süresini ve dolayısıyla Boğaz girişlerinde bekleyen gemi sayısını da arttırmıştır. Tehlikeli yük taşıyan gemi sayısındaki tartışın devamı halinde Boğazlar'da gemi beklemelerinin daha da artması kaçınılmazdır.⁸⁷

Belirtilen temel hususlar ışığı altında, yeni stratejik gelişme parametrelerinin aşağıdaki temel koordinatlara esas teşkil edebileceği düşünülmektedir:

1. Türk Boğazları'nın, dünya denizlerini birbirine bağlayan değişik suyolları ve boğazlardan farklı olarak, uluslararası önemi, nevi şahsına münhasır olarak dünyada eşine rastlanmayan jeopolitik, askeri, stratejik, siyasal, kültürel, ekonomik, ticari ve ekolojik özelliklerinden kaynaklanmaktadır.

2. Türk Boğazları, jeopolitik olarak, Asya-Avrupa kıtalarını bağlamanın yanı sıra, Tuna-Dinyeper-Volga nehirlerinin ulaşımında yer aldığı, Orta-Doğu Avrupa ve Balkan ülkeleri ile Karadeniz'e sahildar konumdaki, Rusya-Ukrayna-Gürcistan-Romanya ve Bulgaristan'ın dünya pazarlarına ticaret linkini entegre eden son derece işlek bir suyoludur. Özellikle, Soğuk Savaş'ın sona ermesi ile birlikte, Avrupa Birliği, Karadeniz Ekonomik Topluluğu ve Asya-Pasifik ekonomik/ticari merkezlerinin ortak kavşak noktasını teşkil eden Türk Boğazları, aynı zamanda, "*Avrasya Hinderlandı*"nın deniz sektöründeki şok noktasıdır.⁸⁸

3. Türk Boğazları, NATO İttifakı içerisinde, Türkiye'nin taraf olduğu savunma örgütü olarak, kolektif güvenlik şemsiyesinin güvencesi altında fevkalade stratejik öneme sahiptir. Nitekim bazı argümanların aksine olarak, Kosova'da Nisan 1999 NATO Harekâtı esnasında, Rus Donanması'nın Adriyatik'e açılma girişiminin NATO ve Türkiye'nin barışçı girişimleri ile krize dönüşmeden atlatılması, bu gerçeği bir kez daha ortaya koymuştur.

⁸⁷ 2. Ulusal Denizcilik Şurası Çalışma Grubu Raporları, 28-30 Eylül 2000, s. 55,

⁸⁸ F. Muhtar KATIRCIOĞLU, *Yeryüzü Suretleri*, Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2000.



- **Rusya, Avrupa'da Konvansiyonel Silahlı Kuvvetler Antlaşması'ndan tamamen çekilmiştir.**

4. Türkiye'nin jeopolitik ve siyasal anlamda, bir Ortadoğu ülkesi olmasının yanı sıra, Türk Boğazları'nın birleştirdiği Avrupa kıtasındaki sınırlarını teşkil eden Trakya toprakları, ülkemizin aynı zamanda bir "Avrupa" ülkesi statüsüne sahip olmasını da sağlamıştır. Özellikle, Avrupa'nın Büyük Devletleri arasında Kırım Savaşı ile şekillenen bu siyasal yaklaşım Atatürk'ün kurduğu Türkiye Cumhuriyeti'nin çağdaş Avrupa ülkesi olarak XX. yüzyıldaki kabulünü pekleştirmiştir. Soğuk Savaş dönemi içerisinde, Türkiye Cumhuriyeti, Avrupa Parlamentosu, NATO, Avrupa Konseyi, AGİT vb. diğer uluslararası örgütlerle entegrasyona ivme kazandırmıştır.

5. Türk Boğazları, savunma güvenliği açısından, İstanbul'un 1453'deki fethini müteakiben, Türkiye'nin savunma miğferinde "En Önemli Stratejik Güvenlik" hattını oluşturmuştur. En kuvvetli orduların ve dünyanın en güçlü donanmaları, "Use of Force-Kuvvet Kullanımı" yolu ile bu savunma hattını, I. Dünya Savaşı'nda geçememiştir. Milli Kurtuluş Savaşı, Boğazlar'ın savunulması prensibinde Misakı Milli'de ana hedeflerden birini teşkil etmiştir. Montreux Rejimi ile Türkiye'nin talep ettiği askeri gemilere uygulanan kısıtlayıcı hükümleri, Almanya ve İtalya'nın savaşa girmesi neticesinde Rusya'nın Karadeniz güvenliğini de destekleyici olumlu bir sınav teşkil etmiştir. O halde, Türk Boğazları, sadece Türkiye'nin güvenliğini değil, aynı zamanda Karadeniz'e sahildar ülkelerin de güvenliğini sağlayan, fevkalade önemli bir savunma hattıdır.

6. Türk Boğazları, Sovyetler Birliği'nin dağılmasını müteakiben oluşan uluslararası ortamdaki gelişmelere bağlı olarak, Hazar-Karadeniz-Akdeniz üçgeninde yer alan enerji koridorunun kritik bir dar boğazı haline gelmiştir. Türk Boğazları'nda petrol ve doğalgazın tankerlerle taşınmasını öngören uluslararası deniz taşımacılığının tehlikeli yüke dayalı gemi trafiğinin yükselen eğilimleri, seyir güvenliğinin sınırlarını aşan yeni bir kestirimi gündeme getirmiştir.

7. Türk Boğazları, XXI. yüzyılın başında artan deniz trafiğine bağlı olarak ortaya çıkan deniz kazalarının yarattığı potansiyel tehlike riski ile karşı karşıya bulunmaktadır.⁸⁹

Karadeniz'de Yeni Rus Deniz Gücü



Sonuç ve Muhtemel Gelişmeler

Bir ülkenin dış politikasının esası, o ülkenin uluslararası toplum ile “barışçı” esaslara dayalı siyasal ve hukuki stratejilerinin mevcudiyetine bağlıdır. Türkiye Cumhuriyeti dış siyaseti, Atatürk'ün koyduğu temel esaslar dâhilinde daima “barışçı” bir vizyonun dinamiklerini Montreux Rejimi ile Türk Boğazları'na başarı ile tatbik edebilmeyi başarmış, II. Dünya Savaşı'nın tüm baskılarına rağmen, uluslararası hukukun üstünlüğünü muhafaza etmiştir. Soğuk Savaş döneminin getirdiği kamplaşmanın en uç noktasında, Varşova Paktı ve Sovyet Deniz Gücü'nün askeri tehdit potansiyeline kar-

⁸⁹ CAŞIN, *Modern Uluslararası Hukukun Temel Esasları Cilt 1*, s. 863-864.

şı; NATO'nun Karadeniz ve Akdeniz'deki en güvenilir barış köprüsünü, yine Türk Boğazları eksenlerinde muhafaza etmiştir. Bu değerlendirmenin hukuki ve siyasal varlığının objektiflik kıstasının, 1936 tarihli Montreux Sözleşmesi'nin bazı teknik ihtiyaçların varlığına rağmen; XXI. yüzyılın başında varlığını muhafaza etmesi gerçeği projeksiyonu açısından bakılması gerektiği düşünülmektedir. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin 24. maddesi gereğince, Türkiye Cumhuriyeti, Türk Boğazları'ndan transit geçiş hakkına haiz ticari ve muharip gemilerine ait istatistikleri toplamak ve malumatı vermek, bunların “Boğazlardan geçişine dair olan her hükmünün icrasına nezaret” etmek hakkını elde etmiştir.⁹⁰

Ancak 20. yüzyılda eski SSCB'nin ve Varşova Paktı'nın dağılmasının ardından, Avrupa Güvenlik Mimarisindeki yeni yapılanmalar ve Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin liberal demokrasiler yolundaki siyasal ve stratejik tercihleri, araştırmanın başında da ifade edildiği üzere, NATO'nun genişleme sürecini hızlandırmıştır. NATO ve AB'ne aday üyeler arasında yer alan Bulgaristan-Romanya-Ukrayna-Gürcistan ve özel koşullar altında Rusya'nın konuma, orta ve uzun vade kapsamında, Soğuk Savaş'ın hâkim askeri – ekonomik stratejilerinde önemli farklılıkları ortaya çıkarmıştır. Nitekim geçmişte NATO için en ciddi tehdit oluşturan Sovyet Karadeniz Filosunun Ukrayna-Bulgaristan-Romanya'yı kapsayan planlı deniz tatbikatları artan bir trend içerisine girmiştir. Orta ve uzun vade kapsamında bu genel stratejik konjonktürel eğilimin mevcudiyetini muhafaza edeceği varsayıldığında, Karadeniz'e sahilدار ülkeler ile Türkiye'nin komşu ülke sıfatıyla desteklediği NATO İttifakı içerisinde müşterek hedefler doğrultusunda “Müttefik Üye” statüsüne sahip olmaları beklenmektedir.⁹¹

⁹⁰ Edip ÇELİK, *Türkiye'nin Dış Politika Tarihi*, Gerçek Yayınevi, İstanbul, 1969, s. 82-83.

⁹¹ Mesut Hakkı CAŞIN, “Transforming NATO Security Strategies and Alliance's New Role”, 9-12 March NATO Conference, Antalya 2000.

Rusya'nın Kırım Yarımadası'nda Konuşlandırıldığı Yeni Askeri Kuvvetleri ve Boğazlar'dan Geçiş Esnasında Montreux Sözleşmesi'nin Ruhuna Aykırı Olarak Gerçekleştirdiği Füzelı Provokasyon Eylemi



Öte yandan, Karadeniz'e sahilدار ülkelerin, küreselleşen uluslararası ekonomi ile entegrasyonu; Boğazlardan geçiş hacmini kademeli olarak artırmıştır. Bu durum, Soğuk Savaş sonrasında, Montreux ve Karadeniz ile Avrupa'nın genel uluslararası ilişkiler bütününde “*Ticari Fenomen Güvenlik Fenomeninin Yerini Almıştır*” hipotezi giderek güçlenmektedir.⁹² Montreux Sözleşmesi, Boğazlar'dan geçiş rejimini düzenlemesinde, Türkiye'nin ulusal yetkisinin 29. madde kapsamında, çevre ve geçiş güvenliği konularında çözüm arama yetkisini tanımıştır.⁹³ Türkiye'nin 1982 Deniz Hukuku Konvansiyonu'nun 35/c maddesine göre, eski uluslararası anlaşmalar ile düzenleme altındaki boğazların hukuki rejimlerini etkilemeyeceği yolundaki düzenlemesi, Türk Boğazları'nın Montreux Rejimi ile düzenlenen statüsünün de muhafazası esasını hüküm altına almıştır.⁹⁴ Transit Geçiş Rejiminde, 1982 Konvansiyonu ile boğazlardan geçiş yapan devletler lehinde bir eğilim mevcut ise de, gelecekte Türk Boğazları konusunda bir uyuşmazlık ortaya çıkması her zaman muhtemeldir. TOLUNER'in ifade ettiği üzere, zararsız geçiş serbestisi, kıyı devletinin bu ilkeye aykırı düşmeyen egemenlik haklarını ortadan kaldırmayacağı

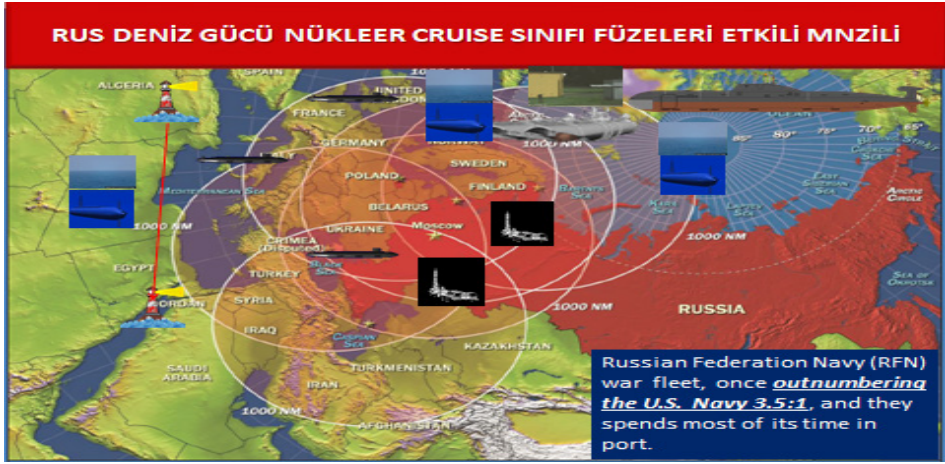
⁹² Mesut Hakkı CAŞIN, “*Turkish Straits and Black Sea Countries, Geopolitics In the XXI the Century*”, Ukraine And Turkey Security And Cooperation In the Black Sea Region Conference, Kyiv on April 10-11 2000.

⁹³ Sevin TOLUNER, *The Regulation of Passage Through the Turkish Straits and the Montreux Convention*, Annales de la Faculte de Droit d'Istanbul, 1981, s. 79-81.

⁹⁴ Ferit Hakan BAYKAL, *1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonunda “Boğazlardan Geçiş Rejimi”*, BELİK'e Armağan, 1994, s. 52-53.

gibi⁹⁵, Türkiye'nin Montreux'den haklarını saklı tutması bu tezi güçlendirecektir. Zira temelde Lozan Rejimi sonrasında Türkiye'nin ileri sürdüğü "Rebus Sic Stantibus" hakkı, Hüseyin Pazarıcı'nın da ifade ettiği üzere; uluslararası hukuka temel teşkil eden asli maksadının, Türkiye'nin güvenliği ve Karadeniz'de kıyıdaş Devletlerin güvenliği çerçevesinde Türk Boğazları'ndan geçişin düzenlendiği belirtilmiştir.⁹⁶

Rusya Stratejik Füze Kuvvetleri'nin Etkili Ateş Menzili



Not: Yazar tarafından yapılmıştır.

Rusya Federasyonu, mevcut Montreux Rejimi ve uluslararası hukuk gereğince serbest geçiş rejiminin Boğaz ülkesinin çevre ve seyir güvenliği çerçevesinde Türkiye tarafından düzenlenen Boğazlar Tüzüğü hakkındaki bazı endişelere rağmen, uygulama ve genel konjonktür açısından yaptığı değerlendirmelerde, Montreux Sözleşmesi'nin devamı yönünde statükonun muhafazasını istemektedir. Diğer yandan, her milletlerarası andlaşma ve sözleşmede olduğu gibi Montreux'de ruhunu ve menşeyini, önce Devletler Hukuku'ndan ve sonra da bu hukukun bir parçası olan Deniz Hukuku'ndan alır ve almalıdır. Montreux, Devletler Hukuku'na ve Deniz Hukuku'na uygun olduğu müddetçe ömürlü olur. Aksi yöndeki uygulamalar tatbik kabiliyetini

⁹⁵ TOLUNER, s. 81.

⁹⁶ Hüseyin PAZARCI, *Boğazlar Rejiine ilişkin Türk Dış Politikası ve Karşılaşılan Kimi Sorunlar*, Prof. Dr. Ernst E. HIRSH'ın Hatırasına Armağan, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma, Enstitüsü, Yayın No. 195, 1986, s. 860-864.

azaltır. Alakalı devlet/devletlerin menfaatlerine uygun geldikçe yürürlükte kalır, menfaatleri haleldar olmak ihtimali belirince şikâyetler ortaya çıkar.

Uluslararası Hukuk ve uluslararası güvenlik stratejileri açısından şu üç hususun, Türk Boğazları'nın geleceği hakkındaki asli kriterleri teşkil edeceği düşünülmektedir. Öncelikle, Türkiye'nin ve dünya barış ve güvenliğinin sürekliliği açısından, 560 yıldır Türk hâkimiyetinde bulunan Türk Boğazları, Türkiye'nin ülke bütünlüğü ve bağımsızlığının kalbi, ticari, siyasi ve kültürel açıdan yaklaşıldığında ise XXI. yüzyılda süratle küreselleşen “*Yeni Dünya Düzeni*” rejimi içerisinde Avrupa ve dünya ticaret yollarını birleştiren kıtalararası evrensel manada dostluk ve kardeşlik köprüsüdür. İkinci olarak, Türk Boğazları'nın değişen siyasi, ticari ve askeri konjonktürel dengeler açısından ele alındığında, jeopolitik olarak değişmeyen Boğazlar'ın mevcut coğrafi konumunun varlığının dikkate alınmasıdır. Bir başka ifade ile uluslararası andlaşmalar hukuku açısından, özellikle çok taraflı andlaşma ve sözleşmelerde geçerli olan Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi'nin 64. maddesinin öngördüğü jus cogens-ikelere aykırılık nedeniyle bir değişiklik Montreux Rejimi için mevcut değildir. Statükonun devamı yolunda, Rusya Ankara eski Büyükelçisi Albert Çernişev'in “...*masaya oturmayız*” beyanatı bu yönde önemli bir mesajdır.⁹⁷

Söz konusu yorum, bu konuda, Rusya'nın da akit ülke olarak iradesini açıkça yansıtmaktadır. Ancak, Montreux Sözleşmesinin mevcut statüsü ile -pacta contra bonos morem- antlaşmanın konu bakımından olanaksızlık ya da ahlaka aykırılık hali de bulunmadığı; 64 yıldır, Akit ülkelerin, Sözleşme'nin konusu ve esasına ilişkin olarak hukuken “*rebus sic revision-Yeniden Gözden Geçirme*” altında “*denunciation-fesih*”, “*retrait-geri çekilme*” yolunda resmi beyanlarının mevcut olmamasına ilaveten, aynı noktalardan bahisle “*ius tractatus-andlaşma yapma hakkını kullanmamak*” suretiyle, “*pacta sunt servanda-ahde vefa*” kaidesinde serbest iradelerini statükonun muhafaza edilmesi suretiyle kullanmalarının, kendi ulusal çıkarları ve dünya barışının muhafazası bakımından daha mütenasip bulunduğu tezini teyit ettiğini ortaya koymaktadır.⁹⁸

⁹⁷ Oğuz, KARACA, *Boğazlar ve Montreux Sözleşmesi*, Dz. K. Dergisi, Sayı 558, Kasım 1993, s. 59.

⁹⁸ Seha, L. MERAY, *Devletler Hukukuna Giriş*, C. II, AÜSBF. Yayın No. 206, AÜ Basımevi, Ankara, 1975, s. 79-159.

Türk Boğazları'nı düzenleyen Montreux Rejimi hakkında üstat Cemil Bilsel'in: “*Hukukta kaide koyan Antlaşmalar, zıt menfaatleri düzenler. Boğazlar işinde menfaatlerin birbirine zıtlığı giderilerek yeni kaideler konmuştur. 99 Durumun icaplarına bugünkü şartlarda en uygun olanları kabul edilmiştir.*” yorumunun, bugün de tüm farklı söylemlere rağmen muteberliğini muhafaza ettiği değerlendirilmektedir. Üçüncü önemli nokta ise, her ne kadar Montreux Sözleşmesi, Akit Tarafların mevcut statükonun devamında, geçen 64 yıllık süre zarfında “*Clause de Tacite Reconduction-Süreysi Zimni Uzatma*” usulü ile uygun gördükleri ortada ise de, Devletlerin irade özgürlüğü kuralı gereği, bu durumun aksi yönde hukuki tasarrufta bulunabilmek hakları da her zaman için saklıdır. Nitekim Viyana Andlaşmalar Sözleşmesi'nin 64. maddesi, Uluslararası Andlaşmaların, “*Her an, bütün Tarafların isteği*” ile sona erdirilebileceğini belirtmiştir. Buna göre, Montreux Sözleşmesi, Akit Taraflar arasında “*mutuus disensus-karşılıklı bozma*” yolu ile veyahut tek taraflı olarak denunciation yolu ile doğrudan sona erdirilebilir. Ancak bu hakkın ortaya konulmasında, çok taraflı bir sözleşmenin, Taraf Devletlerin ortak istekleriyle sona erdirilmesinde önemli güçlükler ortaya çıkacağına sürpriz bir sonuç teşkil etmeyeceği düşünülmektedir.



Zira bilindiği üzere, gerek doktrinde ve gerekse uygulamada, uluslararası bir düzen kuran andlaşmalarla, değiştirilmeleri ya da kaldırılmaları konusunda bütün bağıtlı devletlerin ortak isteğini koşul koyan andlaşmalar

⁹⁹ CAŞIN, *Modern Uluslararası Hukukun Temel Esasları Cilt 1*, s. 867.

bakımından, yeni bir antlaşmanın değeri kesin bir çözüme bağlanmış değildir. Bununla birlikte, sezilebilen genel eğilim, önceki antlaşmanın, bağıtlı bütün Tarafları kabul etmedikçe, “Değiştirilememesi” ya da “Sona Erdirilememesi” yönündedir.¹⁰⁰ Bu bağlamda, uluslararası andlaşmalar hukuku açısından, yürürlükteki bir andlaşma, bağıntılı tarafların karşılıklı olarak antlaşmasıyla sona erdirilebilir. Viyana 1969 Sözleşmesi’nin 54. maddesinde de, antlaşmanın, “her an, bütün Tarafların isteğiyle” sona erdirilebileceği belirtilmektedir. Antlaşmanın sona erişi konusunda özel bir hüküm yoksa genel ilke, bu antlaşmanın yarattığı yükümlerin, aynı bağıtlı Devletler arasında yeni bir andlaşma yapıncaya kadar yürürlükte kalmasıdır. Taraflar arasında yapılacak yeni bir andlaşma, önceki bir antlaşmayı, doğrudan doğruya ve açık bir biçimde sonra erdirebilir. Böyle durumlarda, antlaşmanın karşılıklı bozma -mutuus disensus yoluyla sona erdirilmiş olduğu söylenmektedir.¹⁰¹ Ancak, değişiklik talebinde bulunan Akit Tarafın, Viyana Sözleşmesi’nin 60. maddesinin 3. fıkrasında benimsenen “*une violation substantielle-köklü bir aykırı davranış*” gerekçesini ortaya koyması iddianın hukuken kabul edilebilirliği bağlamında zorunluluk arz etmektedir.



Nitekim Sovyet Hükümeti’nin, Türk Boğazları’nın 1936 Montreux Sözleşmesi’yle saptanmış düzeninde, yalnız kendisiyle Karadeniz’e kıyıdaş Devletlerin katılacağı bir antlaşmayla değişiklik yapılması istediğini öne

¹⁰⁰ MERAY, s. 145.

¹⁰¹ MERAY, s. 144.

süren 24 Eylül 1946 tarihli notasına, Türk Hükümeti'nin 18 Ekim 1946 da verdiği karşılıkta, bu konuyla ilgili olarak şöyle denilmektedir. “...tartışılan nokta, Türk Boğazları'ndan geçiş rejimine ilişkin olduğundan ve Montreux Sözleşmesi de imzacı Devletlere bu belge hükümlerini ancak bağıtlı Devletleri toplayan uluslararası bir konferansta ve Sözleşme metninin öngördüğü yöntem uyarınca değiştirebilmek zorunluluğunu yüklediğinden, Sovyet görüşünü devletler hukukunun ilkeleriyle uzlaştırmak güçtür” denilmiştir.¹⁰² Bu itibarla, bu çalışmada özetlenen uluslararası ortamda değişen genel konjonktürel dengeler ile kronolojik kriz ve çatışma hallerinin ortaya koyduğu geleneksel belirsizlik hallerinin muhtemel parametreleri dikkate alındığında, Türkiye'nin bu tür değişim taleplerine uygun projeksiyonlar içerisinde gerekli hazırlıkları yapmasında olumlu faydaların mevcut bulunduğu değerlendirilmektedir.

Dikkat edilmesi gereken hayati nokta, gelecekte de ortaya çıkabilecek kriz ve muhtemel uyuşmazlık hallerinde, XX. yüzyılda olduğu üzere, “Multi-Polar” güçler dengesini gündeme getirebileceği hususudur ki, bu tür bir uç kırılma noktasının mevcut Birleşmiş Milletler rejimini ciddi ölçüde çöküntüye uğratabilecek sakıncaları bünyesinde muhafaza edebileceği varsayılmaktadır. Bütün bu fenomenlerin analizinde, altının çizilmesi gereken en önemli ortak paydanın, “Barış ve Güvene Dayalı Statükonun Muhafazasında”, bölgesel ve küresel istikrar unsuru teşkil ettiği düşünülmektedir. Yukarıda özetlenmeye çalışılan genel hukuki, siyasal, stratejik, ekonomik ve çevresel faktörlerin analizleri dikkate alındığında, Boğazlar meselesinin geçmişte olduğu üzere, Türkiye ve uluslararası toplumun ilgi odağı olmayı sürdüreceği gerçeği kendiliğinden ortaya çıktığı gibi, gelişmeler de hazırlıklı olmayı mecbur kılmaktadır. Bu itibarla, Türk Boğazları'nın gelecek 10 ve 25 yılda maruz kalabileceği olası risk analizlerinin yapılarak, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne muhtemel etkilerinin uluslararası hukuk açısından araştırılması esastır. Bu bağlamda, Türkiye'nin takip edebileceği hal tarzlarının ortaya konulabilmesi maksadıyla, Dışişleri Bakanlığı Koordinatörlüğünde, Üniversiteler, Genelkurmay Başkanlığı, Deniz Ticaret Odası, ilgili Bakanlıklar ve Araştırma Gruplarının katılacağı bir “Türk Boğazları Hukuk ve Stratejik Araştırmalar Merkezi” kurulmasının, son derece yararlı neticeler getirebileceği varsayılmaktadır. Söz konusu araştırma merkezinin,

¹⁰² *Ayın Tarihi*, Sayı 155, Ekim 1946, s. 58.

yayın ve araştırmalarının uluslararası literatürdeki gelişmeleri takip ederek özellikle, BM, NATO, IMO, KEİB gibi uluslararası örgütler ile koordineli olarak çalışmasının, Boğazlar konusundaki tezlerimizin uluslararası kamuoyuna etkili ve zamanında ulaştırılmasında “*Enformasyon Çağı*” olan XXI. yüzyılda, ulusal stratejik hedefler ve dünya barışı açısından faydalı sonuçlar getirebileceği düşünülmektedir.

Sonuç olarak, yukarıda belirtildiği üzere, 1936 Montreux Sözleşmesi’nin 80. yılında, uluslararası hukuk açısından Türkiye’nin yükümlülüklerini yerine getirdiğini söylemek mümkündür. Özellikle, seyrüsefer emniyeti açısından bakıldığında VTS sisteminin, kazaların önlenmesi için önemli bir adım atıldığını belirtmek gerekir. Türkiye, tanker trafiğinin deniz güvenliğini tehdit etmesini önlemek amacı ile Kanal İstanbul Projesini gündeme getirmiştir. NATO’nun 2014 Wales ve 2016 Varşova Zirvesi ile karara bağladığı Karadeniz Görev Gücü yapılanmasına Türkiye destek vermektedir. Amerikan Donanması’na ait 6. Filonun Bayrak gemisi olan 189 metre boyunda ve *15 bin 505 GRT’luk USS Mount Whitney*’in Türk Boğazları’ndan geçerek Karadeniz’e çıkması tartışmalara yol açabilmektedir. Bu durum, Montreux Sözleşmesi’nin 14. maddesinde belirtilen “*Bir seferde 9 parça gemiyi geçmemek ve toplam tonajı 15 bin tonu aşmamak koşuluyla Karadeniz’e kıyısı olmayan ülkelerin savaş gemileri geçebilir*” hükmünü ihlal etmekte midir? Sorunları gündeme getirebilmektedir. Belki de en son belirtilmesi gereken husus, Karadeniz’e ilk defa geçen Çin savaş gemileri olmuştur. Çin ve Rusya arasındaki askeri tatbikat nedeni ile 5 Mayıs 2015 tarihinde Türk Boğazları’nı geçen Çin Deniz Kuvvetleri’ne ait Linyi ve Weifang firkateynleri, bölgedeki değişimin en bariz örnekleri olarak geleceğe yönelik bazı mesajlar içermesi bakımından önem arz etmektedir. Bu akademik çalışma, Türk Boğazları’ndaki hukuki statünün tarihsel gelişim içindeki evrelerini ele alarak, geleceğe ait projeksiyonları analizi amaç edinmiştir. Nitekim Soğuk Savaş sonrasında Avrupa ve Ortadoğu’da meydana gelen siyasal ve askeri gelişmelerin yanı sıra ekonomik anlamda enerji güvenliği alanındaki kırılmalar; Türk Boğazları’nın stratejik önemini de etkilemiştir.

Çin Savaş Gemisinin Boğazlar'dan Geçişi Yeni Bir Rus-Çin İttifakının Mesajı Olarak Alınmıştır.



KAYNAKÇA

- AKLAR, Yılmaz; *Denizcilik Gücünün “Milli Güç” İçindeki Yeri*, İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu 15-16 Haziran 1999, İstanbul.
- ALGAN, Nesrin; “*Türk Boğazlarında Çevrenin Korunmasına Yeni Bir Yaklaşım: Özellikle Duyarlı Bir Deniz Alanı*”, Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı, 11–12 Kasım 2000, İstanbul, TÜDAV Yay. No: 5, İstanbul, 2000, s. 55–69, (Özden N. Sav’la birlikte).
- ARMSTRONG, Michael J.; *A Stochastic Salvo Model for Naval Surface Combat*, Operations Research, Cilt 53, Sayı 5, Eylül-Ekim 2005, s. 830-841.
- Ayın Tarihi*, Sayı 155, Ekim 1946, s. 58.
- BAYKAL, Ferit Hakan; *1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonunda “Boğazlardan Geçiş Rejimi”*, Mahmut R. BELİK’e Armağan, Vedat Kitapçılık, 1993, s.13-55.
- BISHOP JR, William W.; *The Corfu Channel Case (Preliminary Objection)*, The American Journal of International Law, Cilt 42, Sayı 3, Temmuz 1948, s. 690-703.
- BUTLER, W. E.; *Innocent Passage and the 1982 Convention: The Influence of Soviet Law and Policy*, The American Journal of International Law, Cilt 81, Sayı 2, Nisan 1987, s. 331-347.
- CANCA, Hakan Selim; *Uluslararası Hukukta Türk Boğazları*, Birinci Baskı, Ankara, Seçkin Yayınevi, Mayıs 2012.
- CAŞIN, Mesut Hakkı; *Modern Uluslararası Hukukun Temel Esasları Cilt I*, Birinci Bası, Legal Yayıncılık, İstanbul, 2013.
- CAŞIN, Mesut Hakkı; *Novgorod Knezliği’nden XXI. Yüzyıla Rus İmparatorluk Stratejisi*, İkinci Bası, Atlas Kitap, Ankara, 2015.
- CAŞIN, Mesut Hakkı; “*Transforming NATO Security Strategies and Alliance’s New Role*”, 9-12 March NATO Conference, Antalya 2000.
- CAŞIN, Mesut Hakkı; “*Turkish Straits and Black Sea Countries, Geopolitics In the XXI the Century*”, Ukraine And Turkey Security And Cooperation In the Black Sea Region Conference, Kyiv on April 10-11 2000.
- CAŞIN, Mesut Hakkı; *Uluslararası Güvenlik Stratejileri ve Silahsızlanma*, Ankara, 1995.

- CAŞIN, Mesut Hakkı; “*Strategic Effects of WW-I to International Security and Power Balances in the Middle East*”, The First World War: Middle East Perspective, Israeli-Turkish Int. Colloquy, Tel-Aviv, 3 April 2000.
- ÇELİK, Edip; *Türkiye'nin Dış Politika Tarihi*, Gerçek Yayınevi, İstanbul, 1969.
- CHURCHILL, Winston; *Oil Fuel Supply for His Majesty's Navy*, 16 June 1913, Pro Cab, 37/115/39.
- DERİNGİL, Selim; “*Denge Oyunu*”-İkinci Dünya Savaşında Türkiye'nin Dış Politikası, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994.
- ERKİN, Feridun Cemal; *Türk Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi*, Ankara, 1968.
- ERKİN, Feridun Cemal; *Dışişlerinde 34 Yıl (Cilt 1) Anılar-Yorumlar*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1987, 1. Baskı.
- EVANS, Lawrence; *Türkiye'nin Paylaşılması*, çev. Tevfik, Alanay, Milliyet Yayınları, İstanbul, 1972.
- FENİK, Mümtaz Faik; *1939 Harbi: Türkiye-İngiltere İttifakı ve Büyük Britanya İmparatorluğu*, Ankara, 1941.
- FORSTHE, Rosemarie; *The Politics of Oil in the Caucasus and Central Asia*, Adelphi Paper, 300.
- GAT, Moshe; *On the Use of Air Power and Its Effect on the Outbreak of the Six Day War*, The Journal of Military History, Cilt 68, Sayı 4, Ekim 2004, s. 1187-1215.
- GEORGE, David Lloyd; *War Memories of David Lloyd George, 1916-1917*, Little Brown, Boston, 1934.
- GIBBON, Edward; *Bizans C.I-II*, çev. Asım, Baltacıgil, İstanbul, 1995.
- GÖNLÜBOL, Mehmet; *Olaylarla Türk Dış Politikası (1919-1995)*, Siyasal Kitabevi, 2000
- GREGORY, Charles Noble; *Jurisdiction over Foreign Ships in Territorial Waters*, Michigan Law Review, Cilt 2, Sayı 5, Şubat 1904, s. 333-357.
- GUILMARTIN, John Francis; *Gunpowder and Galleys: Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the 16th Century*, Naval Institute Press, Revised edition, February 2003.
- GÜNEŞ, Şule; *Türk Boğazları*, ODTÜ Gelişme Dergisi, Sayı 34, s. 217-250.

- HAILBRONNER, Kay; *Freedom of the Air and the Convention on the Law of the Sea*, The American Journal of International Law, Cilt 77, Sayı 3, Temmuz 1983, s. 490-520.
- HESS, A.C.; *Osmanlıların 1453-1535 Okyanus Keşifleri Çağında Deniz Yoluyla Kurdukları İmparatorluğun Evrimi*, American Historical Review, Cilt 75, Sayı 7, s. 1892-1919.
- HOWARD, Harry Nicholas; *Turkey, the Straits and U.S. Policy*, Johns Hopkins University Press, Baltimore, 1974.
2. *Ulusal Denizcilik Şurası Çalışma Grubu Raporları*, 28-30 Eylül 2000.
- İNALCIK, Halil ve ARI, Bülent; *Bir Deniz Gücü Olarak Osmanlı İmparatorluğu*, Piri Reis Sempozyumu, www.shodb.gov.tr/pirireis/.../osmanli_deniz_egemenligi.htm (Erişim Tarihi: 17 Nisan 2017).
- Kafkasya ve Orta Asya Petrollerinin Akdeniz'e Ulaştırılması ve NATO Güvenliğine Etkileri*, Güneydoğu Avrupa Müttefik Kara Kuvvetleri Komutanlığı, Yayın No. 8, İzmir, 1997.
- KARACA, Oğuz; *Boğazlar ve Montreux Sözleşmesi*, Dz. K. Dergisi, Sayı 558, Kasım 1993.
- KATIRCIOĞLU, F. Muhtar; *Yeryüzü Suretleri*, Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2000.
- KENNEDY, Paul; *Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri*, çev. Birtane Karanakçı, İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1991.
- KOÇAK, Cemil; *Türk-Alman İlişkileri: İki Dünya Savaşı arasındaki dönemde Siyasal, Kültürel, Askeri ve Ekonomik İlişkiler*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1991.
- KUNERALP, Zeki; *İkinci Dünya Harbi'nde Türk Dış Siyaseti: Dışişleri Bakanlığı'nın On Bir Telgrafı / İkinci Dünya Harbinde Türk Dış Siyaseti-Beşinci Telgraf*, İstanbul, 1982.
- KURUMAHMUT, Ali ve TOSUN, Sinan Azmi; *Uluslararası Boğazlardan Geçiş ve Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü*, Harp Akademileri Komutanlığı, İstanbul, 1999.
- LEWIS, Michael W.; *The Law of Aerial Bombardment in the 1991 Gulf War*, The American Journal of International Law, Cilt 97, Sayı 3, Temmuz 2003, s. 481-509.

- LEWIS, Bernard; *Some Reflections on the Decline of the Ottoman Empire*, Studia Islamica, No. 9, 1958.
- MERAY, Seha, L; *Devletler Hukukuna Giriş, C. II*, AÜSBF Yayın No. 206, AÜ Basımevi, Ankara, 1975.
- MERAY, Seha ve OLCAY, Osman; *Osmanlı İmparatorluğunun Çöküş Belgeleri*, Ankara, 1977.
- MUNRO, Dana G.; *The Proposed German Petroleum Monopoly*, The American Economic Review, Cilt 4, Sayı 2, Haziran 1911, s. 315-331.
- Nutuk Cilt 2*
- Öncesiyle ve Sonrasıyla 100 Soruda Mondros Mütarekesi ve Sevr Antlaşması*, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüd Başkanlığı Yayınları, Ankara, Genelkurmay Basımevi, 2001.
- PAZARCI, Hüseyin, “Boğazlar Rejimine İlişkin Türk Dış Politikası ve Karşılaşılan Kimi Sorunlar”, Prof. Dr. Ernst Hirsch'in Hatırasına Armağan (1902-1985), Ankara, 1986, s. 849-880.
- RUNCIMAN Steven, *Konstantiniye Düştü*, çev. Derin Türkömer, Milliyet Yayınları, İstanbul.
- San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea*, 12 June 1994, http://assets.cambridge.org/97805215/58648/excerpt/9780521558648_excerpt.pdf, (Erişim Tarihi: 18 Nisan 2017).
- STARR, Chester G.; *Antik Çağda Deniz Gücü*, çev. Gürkan Ergin, Homer Kitabevi, İstanbul, 2000.
- SONDHAUS, Lawrence; *Preparing for Weltpolitik: German Sea Power Before the Tirpitz Era*, Naval Institute Press, March 1997.
- SOYSAL, İsmail; *Türk Boğazları ve 1936 Montreux Sözleşmesi - Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi*, İstanbul, 1994.
- ŞİMŞİR, Bilâl N.; *Lozan ve Sonrasında Sınırlar ve Boğazlar*, Pembe Köşk (İnönü Vakfı), 18 Kasım 2008, <http://www.ismetinonu.org.tr/index.php/dr-bilal-n-simsirin-konferansi>, (Erişim Tarihi: 15 Nisan 2017).
- TANERİ, Aydın; *Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri*, Kültür Bakanlığı, Ankara, 1981.
- TANERİ, Aydın; *Türk Devlet Geleneği Dün-Bugün*, Ankara, 1981.

- TARHANLI, Turgut; *Türk Boğazları'nda Denge Rejimi: Hukuki ve Yapısal Bir Değerlendirme*, TÜDAV 2000 Sempozyumu.
- “*The Closing And Reopening of the Dardanelles*”, American Journal of International Law, Cilt 6, Sayı 3, Temmuz 1912, s. 706-709.
- TOLUNER, Sevin; *The Regulation of Passage Through the Turkish Straits and the Montreux Convention*, Annales de la Faculte de Droit d'Istanbul, 1981.
- TUNCER İhsan; “*Türkiye’de Denizcilik ve Türklerin Denizciğe Verdiği Önem*”, İkinci Denizcilik Sempozyumu, 15-16 Haziran 1999, Harp Akademileri Komutanlığı, İstanbul, 1999.
- Turkish Straits Record 502 Accidents in 50 Years* Ankara, April 11, 2000, XIN World Affairs, 04.11.2000.
- Türk Boğazları Seyir Güvenliği*, 2 nci Ulusal Denizcilik Şurası 28-30 Eylül 2000, Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, İstanbul, 2000.
- Türk Dış Politikasında 50 Yıl- İkinci Dünya Savaşı Yılları (1939-1946)*, Dışişleri Bakanlığı Yayını, Ankara, 1973.
- TÜRSAN, Nurettin; *İkinci Dünya Savaşı*, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 1998.
- Uluslararası İlişkiler Tarihi, Diplomasi Tarihi*, C. 4, May Yayınları, İstanbul, 1980.
- Van KEUREN, David K.; *Cold War Science in Black and White: US Intelligence Gathering and Its Scientific Cover at the Naval Research Laboratory, 1948-62*, Social Studies of Science - Science in the Cold War, Cilt 31, Sayı 2, Nisan 2001, s. 207-229.
- WALDER, David; *Çanakkale Olayı*, çev. M. Ali Kayabal, Milliyet Yayınları, İstanbul, 1970.
- WU, George; *Stocking: Middle East Oil, A Study in Political and Economic Controversy*, Kingsport Tenn, Vanderbilt Uni. Press, 1970.

MONTRÖ SÖZLEŞMESİ VE KANAL İSTANBUL

Prof. Dr. Ayşe Nur TÜTÜNCÜ*

Öz

Türkiye’de hâlen “Kanal İstanbul” projesi olarak adlandırılan çok tartışmalı bir kanal projesi gündemdedir. Türk hükümeti trafiği azaltmak, bölgeyi daha güvenli hâle getirmek ve ekonomik ve siyasî yarar elde etmek için mevcut Boğaz geçişi dışında yeni bir kanal inşâ etmek istemekte ve Kanal İstanbul’un Karadeniz ülkelerinin ticaret ve ekonomisini olumlu bir şekilde etkilerken, tüm bölgenin siyasî istikrara kavuşmasına da yardımcı olacağını düşünmektedir. Ancak bilim adamları, projenin tüm bu alanın gelecekteki ekosistemi için bir plânlama yapıldığında artık bir daha eskisi gibi olmayacağı hususunda derin endişe duymaktadır.

Anahtar Kelimeler: *Kanal İstanbul, Montrö Sözleşmesi, Türk Boğazları, suyolları, çevre zararları.*

MONTREUX CONVENTION AND CANAL ISTANBUL

Abstract

A controversial channel project is still on the agenda in Turkey. The project is called “Kanal İstanbul”. The Turkish government wants to build a new canal to the existing Bosphorus passage to reduce the traffic, to make the area safer and expecting to gain an economic and politic advantage. The government expects that the Kanal İstanbul will positively impact the trade and economy for the Black Sea countries which also would help to stabilize the whole region in a political way. But scientists are trying to make a projection for the future ecosystem for the whole area. They are very concerned that the ecosystem won’t be the same as before.

Keywords: *Canal İstanbul, Montreux Convention, Turkish Straits, waterways, environmental damages.*

* İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Milletlerarası Hukuk Anabilim Dalı, tutuncu@istanbul.edu.tr.

** Makale Gönderim Tarihi: 27.05.2017; Makale Kabul Tarihi: 30.05.2017.

Giriş

Türk Boğazları, dünyada deniz trafiğine açık 264 boğaz¹ arasında, siyasî, ekonomik ve stratejik bir öneme sahip boğazlardır. Bu önem, coğrafi durumlarından ve bunlara bağlanan siyasî menfaatlerden kaynaklanmaktadır.² Prof. Dr. Cemil Bilsel'in 1948 tarihinde yazmış olduğu Türk Boğazları adlı kitapçığında belirttiği gibi “*Yıl geçmez ki, onun birçok günlerinde Boğazlara dair bir haber, bir demeç veya bir yazı bu basında yer almasın. Bununla beraber Boğazların gerçek durumunu ve Türkiye için önemini, dünyanın gereği gibi kavrayabilmiş olduğunu sanmıyorum.*” Hakikaten aradan bu kadar süre geçmesine rağmen aynı sözleri bugün de tekrar etmek mümkündür. Bu durum, Boğazların coğrafi ve stratejik öneminin en güzel kanıtlarından biridir. Hatta bu sözlere şunu da ilâve etmek kanaatime göre yanlış olmayacaktır. “*...kavramamakta muhtemelen bilinçli bir şekilde izlenen çıkar siyasetinin tesiri söz konusudur.*” Lozan Sözleşmesi'yle Türkiye'nin egemen ve bağımsız bir devlet olduğu tanınmakla birlikte Türkiye'nin Boğazlar üzerinde tam egemen ve yetki sahibi olması, ancak Montrö Sözleşmesi'nin onaylanmasından sonra sağlanabilmiştir.³

Son yıllarda *Kanal İstanbul Projesinin* ileri sürülmesi vesilesiyle Montrö Sözleşmesi yeniden gündem konusu oluşturmuştur. Yazıda, Proje genel olarak ve Montrö Sözleşmesi ile ilişkisi bağlamında ortaya çıkabilecek sorunlar dikkate alınarak değerlendirilmiştir.

I. Kanal İstanbul Projesi

2011 yılında bir proje olarak açıklanan Kanal İstanbul, yaklaşık 25 metre su derinliği, 145-150 metre genişliği olması ve günde 150-160 geminin geçmesi hedeflenen bir su yoludur. Bu ebatlar en dar yeri 700 metre ve en

¹ Melih BAŞARANER, Mehmet ALİ YÜCEL, Çağlar ÖZMEN, *İstanbul Boğazı'nda Transit Gemilerin Kullandığı Seyir Rotalarının Coğrafi Bilgi Sistemi Yardımıyla İncelenmesi ve İyileştirilmesi*, Jeodezi, Jeoinformasyon ve Arazi Yönetimi Dergisi, 2011/3 Özel Sayı, s. 75.

² Cemil BİLSEL, *Türk Boğazları, Önsöz, Notların Işığında Boğazlar*, İstanbul, İsmail Akgün Matbaası, 1948, s. 28.

³ Ayşe Nur TÜTÜNCÜ, *Montrö (Montreux) Sözleşmesi'nin Güncel Sorunlar Işığında Değerlendirilmesi*, Taraflarının Bakışıyla Lozan Uluslararası Sempozyumu: 9-10 Mayıs 2014, Bildiriler, İstanbul, s. 173.

geniş yeri 4200 metre olan İstanbul Boğazı'na nazaran daha dardır ve bu durumda kanaldan gemilerin geçiş süresi Boğazlara nazaran çok daha uzun olacaktır. Proje, doğal bir boğaz bulunurken ona alternatif olarak açılan bir kanal olması itibarıyla ilginç ve tektir.

Kanal projeleri sadece ulaşım projeleri değildir, aynı zamanda gelişimin anahtar unsurları olan yeni sanayi, ticaret, eğlence gibi diğer mamur çevrenin plânlanmasına da yol açmaktadır.⁴ Örneğin Panama Kanalı ve Süveyş Kanalı, sırasıyla Panama ve Mısır ekonomisi açısından hayati etkilere sahiptir.

Kanal'ın yapılmasının farklı açılardan değerlendirilmesi mümkündür.⁵ Proje henüz yapılmadan ona karşı çıkan sivil toplum kuruluşları ve akademisyenlerin görüşleri *genel olarak* kısaca şu noktalarda toplanmıştır: İstanbul'un doğal yaşam kaynaklarını tehlikeye atar. Boğaz'daki tanker trafiğinin yarattığı tehlikeyi önleyemez. Tarım-orman arazilerini olumsuz etkiler. Deprem riskini artırabilir. Tehdit altındaki doğal ve çevresel değerlerin kaybına yol açar. İstanbul'un su kaynaklarını bitirebilir, deniz kimyasını bozarak canlıların yok olmasına yol açabilir.⁶ Projenin devreye girmesi, içme suyu rezervlerinden vazgeçmek anlamına gelir.

Öte yandan Kanal'ın inşâsının arka plânında Orta Asya, Orta Doğu ve Karadeniz arasında bir enerji bağı tesis etme eğilimini yansıtan bir dış politikanın bulunduğu ve Rusya, Ukrayna, Kazakistan ve Gürcistan'dan taşınan petrolün önemli bir bölümünün Akdeniz'den dünyanın en büyük petrol şirketlerine dağıtılacağı, Boğazların son iki yüzyıl boyunca, büyük güçlerle olan görüşmelerde bölgedeki faaliyetlerin denetlenmesinin anahtarı olarak görülmesi değerlendirmeleri de söz konusudur.⁷ Bu itibarla Proje,

⁴ Hasan ALTUN, Muhammed Ernur AKİNER, *Risk Management in Megaprojects: Canal Istanbul as a Case Study*, Lviv Polytechnic National University Institutional Repository, (Çevrimiçi), <http://ena.lp.edu.ua> (05.05.2017).

⁵ *Ya Kanal, Ya İstanbul, Kanal İstanbul Projesinin Ekolojik, Sosyal ve Ekonomik Değerlendirmesi*, WWF Rapor, 2015, 125 sayfa. Mehmet Ali AKKAYA, *Kanal İstanbul Projesi Karadeniz Kıyısındaki Devletlerle Olan İlişkilerimize Etkisi ve Montrö Sözleşmesi*, Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi (OÜSBAD) Temmuz 2015, Türk Deniz Ticareti Tarihi Özel Sayı Sempozyumu – VII. Karadeniz Limanları, Sayı 12, s. 253 vd.

⁶ A. Cemal SAYDAM, *Kanal İstanbul Projesi: Bilimsel Bir Karşı Görüş*, (Çevrimiçi), <http://web.yesildusunce.org/wpcontent/uploads/2013/11/cemal-saydam-1-1.pdf>, (05.11.2016); Michael GROSS, *Turkey's Biodiversity at the Crossroads*, Current Biology, Volume 22, Issue 13, July 10, 2012, R. 503-505.

⁷ Daniela POPESCU, *The Straits – between geopolitical best card and bone of contention*

diplomatik ilişkileri etkilemenin yanı sıra, amaçlanan enerji taşımacılığında da olumsuz yönde etkili olabilir. Türkiye'nin bölgedeki en büyük enerji ortağı olan Rusya, Kanal'ın mevcut boru hattı projelerinde zayıflatıcı bir etkiye sahip olmasından da endişe duymaktadır. Bu sebeple Proje duyurulur duyurulmaz, Rusya'dan derhal olumsuz bir tepki almıştır.⁸

II. Milletlerarası Hukuk Uyarınca Suyollarının Statüsü

Kanallar, milletlerarası hukukta, çeşitli denizleri birbirine bağlayan ve milletlerarası seyrüsefer için kullanılan insan yapımı su yollarıdır. Deniz yollarını kısaltarak deniz seyrüseferinde ve dünya ticaretinde önemli rol oynamaktadırlar. Bu sayede gemilerin, daha kısa sürede hedeflerine ulaşması gerçekleşmektedir. Zira bu maliyetlerin düşürülmesi, kârın artırılması anlamına gelir. Ayrıca, stratejik bir askerî önemi de haizdirler.

Günümüz milletlerarası hukukunda, kara ülkesi içinde yer alan kanallar, boğazlar ve nehirler gibi genel olarak, “*suyolları*” altında ele alınmaktadır. Suyolları; bütünüyle tek bir devletin ülkesinde yer alabileceği gibi, iki ya da daha çok devletin ülkesinden geçebilmekte veya aralarında sınır oluşturabilmektedir. Bir suyolu tamamıyla bir devletin ülkesinde yer alıyorsa, kara ülkesindeki iç sular olarak değerlendirilmekte ve her bakımdan o devletin ülkesel egemenliğine tâbi olmakta ve o devletin münhasır yetkisi içinde bulunmaktadır. Oysa iki ya da daha çok devletin ülkesinden geçiyor veya aralarında sınır oluşturuyorsa “*milletlerarası suyolları*” adını almaktadır.

Tüm bunların yanında, bazı nehirler, kanallar ve boğazlar, tek bir devletin ülkesinde bulunmalarına rağmen, milletlerarası ulaştırma açısından taşıdıkları önem nedeniyle, milletlerarası su yolu rejimine tâbi tutulabilmekte ve hukukî statüleri de çoğu kez özel bir andlaşma ile düzenlenebilmektedir.⁹

in the Turkish-Russian Relations. Kanal İstanbul Projesi, Romanian Journal of History and International Studies, Vol. II, No. 2, 2015, s. 239-240.

⁸ Christian KELLER, *Kanal İstanbul: Pipedream or Politics?*, Actuelles de l'Ifri, 2011, s. 3.

⁹ Sevin TOLUNER, *Milletlerarası Hukuk Dersleri, Devletin Yetkisi*, İstanbul 1989, s. 148. David ATTARD, Malgosia FITZMAURICE, Norman A. Martinez GUTIERREZ, *The IMLI Manual on International Maritime Law: Volume I: The Law of the Sea*, Oxford University Press 2014, s. 9.

Böyle bir andlaşma bulunmaması durumunda boğazlara ilişkin uygulanabilecek örf ve adet kuralları olmasına rağmen, kanallar konusunda bu zamana kadar yapılan andlaşmalar, geçiş serbestliği konusunda bir örf ve âdet hukukunun doğumuna yol açmamıştır.¹⁰ Sovyet - Polonya Savaşı döneminde Birleşik Krallık'a ait *Wimbledon* adlı geminin, Kiel Kanalı yoluyla geçişine Almanya'nın itirazı üzerine açılan bir davada verdiği 1923 tarihli kararında Milletlerarası Daimi Adalet Divanı, her bir inşâ statusünü onu kuran andlaşmaya bakarak değerlendirmiştir.¹¹ Olayda da yargısını, Kanal'ı milletlerarası rejim altına koyan Versay Barış Andlaşması'nın 380. maddesine dayandırmıştır.

Şu hâlde böyle bir Kanal'ın inşâ edilip edilemeyeceği hususuna ülkemiz yetki alanı içinde olduğundan olumlu cevap verilmek gerekir. Ancak bu durumda Boğazlarımızdan geçiş rejimini düzenleyen Montrö Sözleşmesi'yle ilişkisinin nasıl olacağı tartışma konusu oluşturur.

III. Kanal İstanbul Projesi ile Montrö Sözleşmesi İlişkisi Bağlamında Ortaya Çıkabilecek Sorunlar

Kanal projesi, Karadeniz ve Marmara Denizi'ni birbirine bağlayacaktır. Yine de bu çerçevede sadece İstanbul Boğazı açısından etkisinin olması beklenemez. Montrö Sözleşmesi uyarınca "*Boğazlar*" deyiimiyle ulaşım açısından Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı kastedilmektedir. Kanal ise sadece İstanbul Boğazı'na seçenek oluşturacaktır. Gemilerin Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nden geçiş rejimi ise Montrö Sözleşmesi kapsamında aynı kalacaktır.

Kanal'ın esaslı inşâ gerekçeleri olarak İstanbul Boğazı'ndaki yoğun trafiğin azaltılması ve bölgenin daha güvenli hâle getirilmesi gösterilmektedir. Dolayısıyla İstanbul Boğazı'nın gemi trafiğine kapatılması ve geçiş yapmak isteyen gemilerin zorla Kanal'dan geçmesi istenebilir mi?

¹⁰ TOLUNER, s.148.

¹¹ *S.S. Wimbledon Davası*, P.C.I.J. Series A, no.1, s. 25-28. Versay Barış Andlaşması, m. 380'e göre Almanya'nın Kiel Kanalı'nı kendisiyle barış içinde olan bütün ulusların ticaret ve savaş gemilerine serbest ve açık bulundurması gerekmektedir. Bu maddeyle kabul edilen yükümlülüklerine karşı Almanya'nın tarafsızlık düzenlemesini ileri sürmesi kabul edilmemiştir.

Montrö Sözleşmesi'ne göre, esas itibarıyla gemilerin Boğazlardan “geçiş ve ulaşım serbestisi” ilkesi ortaya konulmuş, ancak, savaş gemilerinin barışta ve savaşta geçiş rejimi, Karadeniz’de kıyısı bulunan devletler ile bulunmayanlara göre değişiklik göstermek üzere düzenlenerek tonaj, zaman ve geçiş kısıtlaması gibi çeşitli sınırlamalara tâbi tutulmuştur. Zaten Sözleşme’nin en hassas ve önemli bölümü de savaş gemilerine dair hükümlerle ilgili bölümdür. Dolayısıyla, İstanbul Boğazı’nın gemi trafiğine kapatılması ve geçiş yapmak isteyen gemilerin zorla Kanal’dan geçmesi istenemez. Tabii olarak gemiler ekonomik bazı endişeler taşıdıklarından beklemeden geçiş yapabilmek için kendi istekleriyle Kanal’dan geçebilirler.¹² Burada Türkiye’nin yapabileceği, gemileri Kanal’dan geçişe teşvik etmek olabilir. İsteğe bağlı geçişi arttırmak açısından geçiş ücretinin miktarı önem taşıyacaktır.¹³ Aksi takdirde Boğazlardan ücretsiz geçiş imkânı varken, kârlılığı azaltacak bir bedeli ödemeye birçok gemi sahibi yanaşmayacaktır.

Uygulanacak düzen bağlamında Kanal’dan her çeşit ve tonajda gemi geçebilecek midir? Montrö Sözleşmesi’nin amacı, Boğazlar’dan geçişi ve gemilerin ulaşımını, Türkiye’nin ve Karadeniz’e kıyıdaş devletlerin güvenliği çerçevesinde koruyacak biçimde düzenlemektir. Sözleşme’nin müteakip hükümleri, bu ilkeyi somut bir biçimde ve ayrıntılı olarak teyit ve tarif ederler.¹⁴ Söz konusu amaç doğrultusunda savaş gemilerinin barış zamanındaki geçişleri, sınıflarına bağlı olarak değişmektedir.¹⁵ Bu gemiler dışındaki gemiler açısından ise Karadeniz’e kıyıdaş olan ve olmayan arasında bir ayırımı gidilmiştir. Karadeniz’e kıyıdaş olmayan devletlerin uçak gemilerinin, hattı harp gemilerinin ve denizaltılarının¹⁶ Boğazlardan geçmesi yasaklanmıştır.

¹² Çünkü ortalama bir geminin ticaretin en düşük olduğu dönemde günlük bekleme maliyeti 30.000 dolardır.

¹³ Süveyş ve Panama Kanalı, 2010 yılı itibarıyla, 193 kilometrelik Süveyş Kanalı’ndan bir geminin ortalama geçiş bedeli 240.000 ABD dolarıdır. 78 kilometrelik Panama Kanalı’ndan geçiş ücretleri ise ortalama 250.000 ABD dolarıdır. Beklemeden geçiş yapmak isteyen gemiler için bu miktar 500.000 dolara kadar çıkmaktadır. Uzunluğu açısından Süveyş ve Panama kanallarıyla mukayese ettiğimizde Kanal İstanbul’dan geçiş ücretinin ortalama 45.000-60.000 ABD doları aralığında olması beklenir. Çağrı ERHAN, *Kanal İstanbul’un İnşası İçin Hukuki Engel Yok*, (Çevrimiçi), <http://www.turkiyegazetesi.com.tr/yazarlar/prsueveyof-dr-cagri-erhan/489229.aspx>, (05.11.2016).

¹⁴ Rauf VERSAN, *Montreux Sözleşmesi ve Uygulanmasından Kaynaklanan Bazı Sorunlar*, İstanbul Barosu Dergisi, Cilt: 80, Sayı: 4, Yıl: 2006, s. 1445.

¹⁵ *Montrö Boğazlar Sözleşmesi*, R.G. 05.08.1936-3374., m.10/1.

¹⁶ Sözleşme’nin II. Eki’nde tanımlanmaktadır. II. Ek de andlaşmanın ayrılmaz bir parçasıdır. Andlaşma’nın 8. maddesinde, savaş gemilerinin nitelikleri ve tonaj hesaplarının bu

Kanal'ın inşasının yabancı devlet ya da ortaklıklarca yüklenilmesi durumunda statüsünün Türkiye tarafından düzenleneceğinin kabul ettirilmesi hususu da önemli bir husustur.¹⁷ Ancak bu durumda da yukarıdaki belirtilen hususlara ters düşen bir millî düzenleme kabul edilerek Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemilerinin geçişine izin verme yoluna gidilmesi hem Montrö Sözleşmesi'ne aykırı olur hem de Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin güvenliğine zarar verme tehlikesi ortaya çıkabilir. Türk Boğazları enerji güzergâhları üzerinde bulunduğu için ABD de, kontrol sağlamayı amaçlayarak çok kere Karadeniz'de nasıl etkin olabileceği konusunda alternatif yollar denemiş ve bu Sözleşme değişik senaryolar içinde eritilmek ve değiştirilmek istenmiştir.¹⁸ ABD'nin Montrö Sözleşmesi'nin Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemilerine getirdiği kısıtlamalardan memnun olmadığı, 1982 tarihli Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin getirdiği “*transit geçiş rejimi*”nin serbestliğini burada da en fazla şekilde kullanmayı ve Karadeniz'de uçak gemileri ile nükleer denizaltıları da dahil olmak üzere, hiçbir sınırlamaya tâbi olmadan, devamlı olarak konuşlanmayı istediği bilinmektedir. Bölgedeki nüfuzunu artırmak için ABD tarafından bu yeni kanala ihtiyaç duyulmaktadır. Rusya ise, durumdan memnun değildir.¹⁹ ABD'nin bu çıkarları doğrultusunda Sözleşme'nin değiştirilmesi yönünde daha etkili girişimlerde bulunması ihtimali karşısında Türkiye'nin her zaman hazırlıklı olması gerekir.²⁰

Ek uyarınca tanımlanmasına dair atıf vardır. Bunun istisnası ise, ancak yeni satın alınan veya onarılan bir denizaltı ya da Türk limanlarını ziyaret eden savaş gemileri olabilir (m. 12).

¹⁷ Hüseyin PAZARCI, *Çılgınlığın Olası Uluslararası Etkileri*, Cumhuriyet, 4 Mayıs 2011, (Çevrimiçi), <http://www.yeniyaklasimlar.org/m.aspx?id=739>, (05.11.2016). Panama Kanalı'nın yapımı çalışmalarına yabancı ortaklıklarca 1879'da başlanılmış; bazı kesintilerle çalışmalar sürdürülürken 1900'lerin başlarında o dönem Panama bölgesinin Kolombiya'ya ait bulunması nedeniyle Kolombiya hükümeti, ABD ağırlıklı bir geçiş ve denetim rejimini öngören uluslararası bir antlaşmayı imzalamak zorunda bırakılmıştır. Ancak Kolombiya Meclisi bu antlaşmayı onaylamayınca Panama bölgesinde ayaklanmalar çıkmış ve 1903 yılında ayrı bir Panama devleti doğmuştur ve yeni devletin meclisi yapılan yeni bir antlaşmayı onaylamıştır.

¹⁸ Sinan OĞAN, *The Black Sea: New Arena for Global Competition*, Turkish Policy Quarterly, Vol. 5, No. 2, Summer 2006, s. 2.

¹⁹ Daniela POPESCU, s. 241.

²⁰ Bülent ŞENER, *Kanal İstanbul: Karadeniz'de Jeopolitik Çılgınlık'ın İzdüşümleri*, 21. Yüzyıl, Sayı: 74, Şubat 2015, s. 12.

Kanal'ın Türkiye tarafından sadece ticaret gemilerine açılması ve Karadeniz'e kıyıdaş olan ve olmayan devletlerin savaş gemilerinin tümünün Montrö Sözleşmesi'ne göre boğazlardan geçişinin hukuken süreceğinin bildirilmesi uygun olarak görünmektedir.

Tüm bu gelişmeler karşısında herhâlde Türkiye'nin Boğazlar ve Montrö konusunda çok dikkatli ve hassas olması gerekmektedir. Montrö Sözleşmesi'nin tartışılması durumunda Türkiye, güvenliği ve Boğazlar üzerindeki egemenliği açısından kazanımları tartışılır hâle gelecektir. 1936'da ele geçen elverişli şartları bugün tekrar yakalamak ise imkânsız gibidir. Kanal Projesi gerçekleştirildiği takdirde Montrö'nün getirdiği geçiş serbestisi ilkesinin devam etmesi ve düzenin korunması özellikle vurgulanmalıdır.²¹

Ancak şahsi kanaatim, Kanal'ın hiç yapılmaması yönündedir. Proje, resmî olarak İstanbul kent alanını, uzun mesafeli deniz trafiği nedeniyle hidrokarbonlar da dahil olmak üzere kaza ve kirlilikten korumak anlamına gelebilir. Ancak, zaman içerisinde potansiyel olarak sınırlarımız dışında çeşitli ülkeleri içine alan büyük bir ekosistemi ve Karadeniz'in ekolojisini de etkileyecektir.²² Örneğin, Tuna ve Dinyeper nehirlerinden gelen ağır kirlilik Marmara ve Akdeniz'e akabilirken, projenin Kanal'ın her iki tarafındaki deniz akımı ve deniz sıcaklığını etkilemesi mümkündür.

Kanal projesi gerçekleşir ise bölgede çevreye verilebilecek zararın geri dönüşü mümkün olmayacaktır. Türkiye'nin denizlerin ekolojisini değiştirmesi sebebiyle milletlerarası çevre zararlarından sorumluluğu gündeme gelebilir. Zira devletler, milletlerarası hukuk uyarınca, ülkelerini başka devletlere zarar vermeyecek şekilde kullanmak veya kullanılmasına izin vermemekle yükümlü kılınmıştır.²³

²¹ Jale Nur ECE, *Montreux Boğazlar Konferansı Tutanaklarından Tarihe Düşen Notlar ve Kanal İstanbul*, Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi (ORSAM), Rapor No: 155, Black Sea, International Rapor, No: 32 (Mayıs 2013), s. 28-29.013

²² Marc PIERINI, *Urban Transformation in Turkey*, Carnegie Europe, Article, June 20, 2013.

²³ Ayşe Nur TÜTÜNCÜ, "Milletlerarası Hukuk Komisyonu'nun 53'üncü Oturumunda Kabul Edilen 2001 Tarihli Taslak Çerçevesinde Tehlikeli Faaliyetlerden Sınır Aşan Zararın Önlenmesi Sorununa Bir Bakış", Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, Sayı 2, 2002, s. 891.

Sonuç

Bütün bu belirtilenler ışığında şu hususlar vurgulanmalıdır. Türkiye'nin elbette ki Kanal İstanbul'u kendi ülke topraklarında inşa etmesine hukuken bir engel yoktur. Ancak bu inşaatın gerçekten makul olup olmadığı hususu tartışılabilir. Zira uygulanacak düzen bağlamında Kanal'dan geçecek gemilerin tonajı, türü, kılavuzluk meselesi, geçiş ücreti alınıp alınmayacağı, statüsünün ne olacağı gibi konular önem taşır. Bu çerçevede boğazlardan geçişi düzenleyen Montrö Sözleşmesi'ne aykırı olmayacak ve varlığının tartışılmasına yol açmayacak bir hassasiyet içinde hareket edilmesi gerekmektedir.

Öte yandan Kanal'ın inşası ile oluşabilecek çevresel risk, sadece ülke sınırlarını değil bu sınırların dışını da etkileyeceğinden çevreye dair hassasiyet gösterme yükümü de ülke devleti olarak Türkiye'ye düşer. Projeden kazanılacaklar ile kaybedilecekler, kanaatimce aynı ölçütler temel alınarak değerlendirilemez. Bu anlamda yakın vadede kazanç olarak görüleceklerin nihai olarak Türkiye'nin geri döndürülemeyecek kaybı olabileceği hatırdan uzak tutulmamalıdır.

KAYNAKÇA

- AKKAYA, Mehmet Ali; *Kanal İstanbul Projesi Karadeniz Kıyısındaki Devletlerle Olan İlişkilerimize Etkisi ve Montrö Sözleşmesi*, Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi (OÜSBAD) Temmuz 2015, Türk Deniz Ticareti Tarihi Özel Sayı Sempozyumu – VII. Karadeniz Limanları, Sayı 12, s. 242-262.
- ALTUN, Hasan; AKİNER Muhammed Ernur; *Risk Management in Megaprojects: Canal Istanbul as a Case Study*, Lviv Polytechnic National University Institutional Repository, (Çevrimiçi), <http://ena.lp.edu.ua> (05.05.2017).
- ATTARD, David; FITZMAURICE, Malgosia; GUTIERREZ, Martinez Norman A.; *The IMLI Manual on International Maritime Law: Volume I: The Law of the Sea*, Oxford University Press 2014.
- BAŞARANER, Melih; YÜCEL, Mehmet Ali; ÖZMEN, Çağlar; *İstanbul Boğazı'nda Transit Gemilerin Kullandığı Seyir Rotalarının Coğrafi Bilgi Sistemi Yardımıyla İncelenmesi ve İyileştirilmesi*, Harita ve Kadastro Mühendisleri (HKM) Jeodezi, Jeoinformasyon ve Arazi Yönetimi Dergisi, Sayı: 104-Özel, S.2, Yıl: 2011-3, s. 75-79.
- BİLSEL, Cemil; *Türk Boğazları, Önsöz, Notların Işığında Boğazlar*, İstanbul, İsmail Akgün Matbaası, 1948.
- ECE, Jale Nur; *Montreux Boğazlar Konferansı Tutanaklarından Tarihe Düşen Notlar ve Kanal İstanbul*, Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi (ORSAM), Rapor No: 155, Black Sea, International Rapor, No: 32 (Mayıs 2013).
- ERHAN, Çağrı; *Kanal İstanbul'un İnşası İçin Hukuki Engel Yok*, (Çevrimiçi), <http://www.turkiyegazetesi.com.tr/yazarlar/prsüveyof-dr-cagri-erhan/489229.aspx>, (05.11. 2016).
- GROSS, Michael; *Turkey's Biodiversity at the Crossroads*, Current Biology, Volume 22, Issue 13, July 10, 2012.
- KELLER, Christian; *Kanal İstanbul: Pipedream or Politics?*, Actuelles de l'Ifri, 2011.
- OĞAN, Sinan; *The Black Sea: New Arena for Global Competition*, Turkish Policy Quarterly, Vol. 5, No. 2, Summer 2006, s. 1-14.

- PAZARCI, Hüseyin; *Çılgınlığın Olası Uluslararası Etkileri*, Cumhuriyet, 4 Mayıs 2011, (Çevrimiçi), <http://www.yeniyaklasimlar.org/m.aspx?id=739>,(05.11.2016).
- PIERINI, Marc; *Urban Transformation in Turkey*, Carnegie Europe, Article, June 20, 2013.
- POPESCU, Daniela; *The Straits – between geopolitical best card and bone of contention in the Turkish-Russian Relations. Kanal İstanbul Projesi*, Romanian Journal of History and International Studies, Vol. II, No. 2, 2015, s. 233-244.
- SAYDAM, A. Cemal; *Kanal İstanbul Projesi: Bilimsel Bir Karşı Görüş*, (Çevrimiçi), <http://web.yesildusunce.org/wpcontent/uploads/2013/11/cemal-saydam-1-1.pdf>, (05.11.2016).
- ŞENER, Bülent; *Kanal İstanbul: Karadeniz’de Jeopolitik Çılgınlık’ın İz-düşümleri*, 21. Yüzyıl, Sayı: 74, Şubat 2015.
- TOLUNER, Sevin; *Milletlerarası Hukuk Dersleri, Devletin Yetkisi*, İstanbul 1989.
- TÜTÜNCÜ, Ayşe Nur; *Montrö (Montreux) Sözleşmesi’nin Güncel Sorunlar Işığında Değerlendirilmesi*, Taraflarının Bakışıyla Lozan Uluslararası Sempozyumu: 9-10 Mayıs 2014, Bildiriler, İstanbul, s. 172-188.
- TÜTÜNCÜ, Ayşe Nur; “*Milletlerarası Hukuk Komisyonu’nun 53’üncü Oturumunda Kabul Edilen 2001 Tarihli Taslak Çerçevesinde Tehlikeli Faaliyetlerden Sınır Aşan Zararın Önlenmesi Sorununa Bir Bakış*”, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, Sayı 2, 2002, s. 889-947.
- VERSAN, Rauf; *Montreux Sözleşmesi ve Uygulanmasından Kaynaklanan Bazı Sorunlar*, İstanbul Barosu Dergisi, Cilt: 80, Sayı: 4, Yıl: 2000, s. 1443-1448.
- S.S. Wimbledon Davası*, P.C.I.J. Series A, no.1.
- Ya Kanal, Ya İstanbul, Kanal İstanbul Projesinin Ekolojik, Sosyal ve Ekonomik Değerlendirmesi*, WWF Rapor, 2015.
- Montrö Boğazlar Sözleşmesi*, R.G. 05.08.1936-3374.

MONTREUX ANTLAŞMASI UYARINCA BOĞAZLARDAN GEÇEN YABANCI GEMİLERİN HACZİ VE BU GEMİLERE EL KONULMASI*

Prof. Dr. Nuray EKŞİ**

Öz

Montreux Antlaşması'nda Türkiye'nin yargı hakkı düzenlenmemiştir. Montreux Antlaşması'nda Türkiye'nin yargı hakkının açıkça düzenlenmemiş olması, boğazlardan geçen yabancı gemilerin haczedilip edilemeyeceği sorununu ortaya çıkarmıştır. Ayrıca Türkiye'nin boğazlardan geçen yabancı gemilere el koyma hakkının bulunup bulunmadığı da tereddüt edilen diğer bir konudur. Çalışmamızda her iki konu Montreux Antlaşması'nda yer alan hükümler ile 1958 Karasuları ve Bitişik Bölgelere İlişkin Cenevre Konvansiyonu ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonu kapsamında ele alınacak; doktrindeki farklı görüşlere ve muhtelif mahkeme kararlarına yer verilecektir.

Anahtar Kelimeler: *Montreux Antlaşması, zararsız geçiş, transit geçiş, yabancı gemilerin haczi, kıyı devletinin yabancı gemilere el koyma yetkisi.*

ARRESTING AND DISTRAINING FOREIGN SHIPS PASSING THROUGH THE STRAITS UNDER THE MONTREUX CONVENTION

Abstract

The Montreux Convention has no clear provision as to the judicial jurisdiction of Turkey. Lack of specific provisions regarding judicial jurisdiction of Turkey in the Montreux Convention has led to emerge the question of whether foreign ships passing through Straits can be arrested. Another issue on which the doubts must also be eliminated is whether Turkey has a power in distraining on foreign ships passing through the Straits. In this study, both questions are tried to be answered in accordance with the provisions of the

* Bu makale, Nuray EKŞİ, *Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi*, 2. bası, İstanbul 2004; Nuray EKŞİ, *Çanakkale Boğazı İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi'nden Geçen Yabancı Gemilerin Haczi*, İstanbul 2006 adlı kitaplardan ve *Montreux Antlaşmasının Çanakkale Boğazı, İstanbul Boğazı ve Marmara Denizinden Geçen Yabancı Gemilerin Haczi Açısından Değerlendirilmesi*, Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. R. Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, s. 546-554'de yayınlanan makaleden türetilmiştir. Makaleye ayrıca Boğazlardan geçen yabancı gemilere el konulması başlığı altında yeni bir bölüm eklenmiş; yeni Yargıtay kararlarının yanı sıra bazı eserler metne işlenmiştir.

** Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Milletlerarası Özel Hukuk Anabilim Dalı Başkanı, nurayeksi@gmail.com

*** Makale Gönderim Tarihi: 15.05.2017; Makale Kabul Tarihi: 21.06.2017.

three conventions namely the Montreux Convention, the 1958 Geneva Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea and attention is to be given to different opinions forwarded in academic circles and various court decisions.

Keywords: *Montreux Convention, innocent passage, transit passage, arresting foreign ships, power in detaining on ships by a coast state.*

I. Genel Olarak Montreux Antlaşması¹

Tarihte, Çanakkale ve İstanbul Boğazları (the Dardanelles and the Bosphorus), farklı iki dünyanın yani Batı ile Doğu'nun arkadaş veya düşman olarak; müttefik veya muhalif olarak üzerinde mütemadiyen hassasiyetle durdukları bir konudur². Boğazlar, birbirlerine zıt medeniyetler için mücadelelenin, ihtirasların ve bu coğrafi alanın kaderini belirleme gücünün sembolü olmuştur³. Türk Boğazları (the Turkish Straits), Türkiye'nin yanı sıra hem Karadeniz'e kıyısı olan devletler hem de diğer devletler açısından da yerini ve önemini her zaman korumuştur.

Türk Boğazları tamamen Türkiye Cumhuriyeti topraklarıyla çevrilidir. Bununla beraber iki açık denizi birbirine bağladıklarından Türk Boğazları uluslararası su yolu niteliğindedir⁴. Bu niteliği sebebiyle Boğazların hukuki statüsü iç hukukla değil, bir milletlerarası antlaşmayla düzenlenmiştir. Kısaca “*Montreux Antlaşması*” olarak anılan “*Boğazlar Rejimine İlişkin Olarak Montreux’da 20 Temmuz 1936 da İmzalanan Mukavelename*”⁵ Lozan’da

¹ Bu başlık altındaki bilgiler Nuray EKŞİ, *Çanakkale Boğazı İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi’nden Geçen Yabancı Gemilerin Haczi*, İstanbul, 2006, s. 11-17; Nuray EKŞİ, *Montreux Antlaşmasının Çanakkale Boğazı, İstanbul Boğazı ve Marmara Denizinden Geçen Yabancı Gemilerin Haczi Açısından Değerlendirilmesi*, Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. R. Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul, 2007, s. 546-554’den alınmıştır.

² Cristos L. ROZAKIS/Petros N. STAGOS, *The Turkish Straits, International Straits of the World*, Edt. Gerard J. Mangone, Dordrecht, 1987, s. 137.

³ ROZAKIS/STAGOS, s. 137.

⁴ Aslan GÜNDÜZ, *Milletlerarası Hukuk Konu Anlatımı Temel Belgeler Örnek Kararlar*, Editör Reşat Volkan Günel, 8. bası, İstanbul 2015, s. 319.

⁵ *Düstur*, III. Tertip, C. 17, Teşrinisani 1935-Teşrinievvel 1936, s. 1456-1496. Montreux Antlaşması’nın onay kanunu için ayrıca bkz. 24 Temmuz 1923 Tarihinde Lozan’da İmza Edilen “Boğazların Tabi Olacağı Usule Dair Mukavelename”nin Yerine Kaim Olmak Üzere 20 Temmuz 1936 Tarihinde Montreux’da İmza edilmiş Bulunan Yeni Mukaveleamenin Tasdikine Dair Kanun, Kabul Tarihi: 31 Temmuz 1936, Kanun No: 3056, RG 5.8.1936/3374.

imzalanan “Boğazların Tabi Olacağı Usule Dair Mukavenename”nin yerini almıştır. 29 madde, dört ek ve bir Protokol’den oluşan Montreux Antlaşması, Bulgaristan, Fransa, İngiltere, İngiliz Milletler Topluluğuna bağlı Avustralya, Yunanistan, Japonya, Romanya, SSCB, Türkiye ve Yugoslavya temsilcileri tarafından imzalanmıştır. İtalya, 2.5.1938 tarihinde Montreux Antlaşması’na katılmıştır⁶. Japonya, 8.9.1951’de Montreux Antlaşması’nı imza eden devlet sıfatından doğabilecek tüm haklarından ve menfaatlerinden vazgeçmiştir⁷.

Montreux Antlaşması’nın görüşmeleri sırasında Türkiye’nin temel amacı, Lozan Barış Antlaşması’nın⁸ 23. maddesi ile Lozan Boğazlar Antlaşması’nın⁹ askersizleştirmeye ilişkin hükümlerinden kurtulmaktı¹⁰. Diğer bir ifadeyle,

Madde 1- 24 Temmuz 1923 tarihinde Lozan’da imza edilen “Boğazların Tabi Olacağı Usule Dair Mukavenename”nin yerine kaim olmak üzere 20 Temmuz 1936 tarihinde Montreux’da imza olunan Boğazlar Mukavenamesi ile buna bağlı bir protokol ve dört lâhika kabul ve tasdik edilmiştir.

Madde 2- Bu Kanun neşri tarihinde muteberdir.

Madde 3- Bu Kanun tatbikına İcra Vekilleri Heyeti memurdur.

Tebliğ: Hariciye Vekâletinden: 31.7.1936 tarihli ve 3056 numaralı kanun ile kabul edilmiş olan “Boğazlar rejimi hakkında Montreux’de 20 Temmuz 1936 tarihinde imza edilen Mukavenename”nin sureti kafiyyede meriyet mevkiine girmesi için icab eden tevdi zahitnamesi 9 Teşrinisani 1936’da Fransa Hariciye Nezaretinde tanzim ve imza edilmiş olmakla mezkûr Mukavenename, 26 nci maddesi mucibince, 9 Teşrinisani 1936 tarihinden itibaren mer’iyet mevkiine girmiştir (RG 14 Teşrinisani 1936/7308).

⁶ Sevin TOLUNER, *Milletlerarası Hukuk Dersleri Devletin Yetkisi (Yer ve Kişiler Bakımından Çevresi ve Niteliği)*, 5. tıpkı basım, İstanbul, 1996, s. 164-165; Mahmut R. BELİK, *Türk Boğazları’nın Hukukî Statüsü*, İstanbul 1962, s. 16.

⁷ Türkiye Cumhuriyeti ve Diğer Müttefik Devletler ile Japonya Arasında İmzalanan Barış Antlaşması ile Eki Protokolün ve İki Beyannamenin Onanması Hakkında Kanun, Kanun No: 5935, Kabul Tarihi: 12.5.1952: RG 17.5.1952/8112, s. 3622-3628. Antlaşma’nın 8. maddesinin (b) bendine göre, Japonya 10 Eylül 1919 tarihli St. Germain-en-Laye Uzlaşmalarını ve 20 Temmuz 1936 tarihli Montreux Boğazlar Antlaşması’nı imzalayan bir devlet olmasından ve 24 Temmuz 1923’te Lozan’da Türkiye ile imzalanan Barış Antlaşmasınının 16’ncı maddesinden doğabilecek bütün hak ve menfaatlerinden feragat eder.

⁸ *Düstur*, III. Tertip, C. 5, 11 Ağustos 1339-19 Teşrinievvel 1340, s. 16-131.

⁹ *Düstur*, III. Tertip, 2. bası, C. 5, 11 Ağustos 1339-19 Teşrinievvel 1340 s. 131-154; Antlaşma hakkında bkz. ROZAKIS/STAGOS, s. 93-100; Sevin TOLUNER, *Limni Adası’nın Hukukî Statüsü ve Montreux Boğazlar Konvansiyonu*, İstanbul, 1987, s. 15-18; Yüksel İNAN, *Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi*, Ankara, 1995, s. 25-40; M. Deniz VANK, *Boğazların Hukukî Rejimi ve Türk Boğazları*, Ankara, 1998, s. 49-52; Feridun Cemal ERKİN, *Türk-Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi*, Ankara, 1968, s. 52-62.

¹⁰ TOLUNER, *Limni Adası’nın Hukukî Statüsü*, 19-20; Edip F. ÇELİK, *Milletlerarası Hukuk*, C. II/1, İstanbul, 1977, s. 175; Aslan GÜNDÜZ, *Limni Adası’nın Hukukî Statüsü Üzerine*, İstanbul, 1985, s. 31; ROZAKIS/STAGOS, s. 101; VANK, s. 53.

Türkiye'nin Lozan Barış Antlaşması ve Lozan Boğazlar Antlaşması'nın yerine başka bir antlaşma koymak istemesinin temel amacı boğazlara ilişkin milletlerarası rejimi dışlamak ve boğaz devleti olarak yetkilerinin diğer devletler tarafından kontrol edilmesini bertaraf etmektir¹¹. Montreux Antlaşması'na ekli Protokol'ün 1. maddesinde, Türkiye'nin derhal yeniden boğazlar bölgesini askerileştirebileceği öngörülmüştür. Ayrıca, Montreux Antlaşması'nın 24. maddesi uyarınca Lozan Boğazlar Antlaşması ile kurulan Boğazlar Komisyonu'nun yetkileri Türkiye'ye devredilmiştir. Böylece, Türkiye, Lozan Barış Antlaşması ile askersizleştirilen boğazları yeniden askerileştirebilme yetkisini elde etmiştir. Bunun yanı sıra Boğazlar Komisyonu'nun yetkileri Türkiye'ye devredildiğinden Türkiye, boğazlarda düzenleme yapma ve kontrol yetkisini de kazanmıştır. Lozan Boğazlar Komisyonu'nun kaldırılması ve yetkilerin Türk Devleti'ne devri, boğaz devletinin egemenliğini yeniden tesis etmekle kalmamış, Türkiye'nin milletlerarası rolünü ve itibarını da artırmıştır¹². Montreux sisteminde, Türkiye sadece milletlerarası antlaşmadan doğan yükümlülükleri olan bir devlet olmayıp Montreux Antlaşması'nın işleme için düzenleyici yetkileri olan bir devlettir¹³.

Montreux Antlaşması'nın giriş kısmında, Antlaşma açısından boğazlar kavramının Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazı'nı kapsadığı ifade edilmiştir. Montreux Antlaşması'nın, Türkiye'nin egemenliği ve güvenliği açısından Çanakkale Boğazı ve İstanbul Boğazı'ndan geçişi en iyi şekilde düzenlediği ifade edilmiştir¹⁴. Hatta Lozan Barış Antlaşması'nın Türkiye'yi kıyı devletinin sahip olduğu egemenlik haklarından mahrum bırakmasına karşı Montreux Antlaşması'nın Türkiye ve Karadeniz'in kaderi açısından yeni bir devir açtığı ifade edilmiştir¹⁵. Ayrıca, Montreux Antlaşması'nın özellikle Türkiye ve Karadeniz ülkeleri lehine hükümler içerdiği; bu antlaşma ile Türkiye'ye, boğazlardan geçiş ve Karadeniz'de savaş gemilerinin varlığı konusunda belirleyici bir rol verildiği; milletlerarası hukuka ters düşmediği sürece Türkiye'nin boğazlarla ilgili düzenleme

¹¹ ROZAKIS/STAGOS, s. 115.

¹² ROZAKIS/STAGOS, s. 134.

¹³ ROZAKIS/STAGOS, s. 134.

¹⁴ Cemil BİLSEL, *Türk Boğazları*, İstanbul, 1948, s. 46.

¹⁵ ROZAKIS/STAGOS, s. 105.

yapabileceği belirtilmiştir¹⁶. Çünkü Montreux Antlaşması, Türkiye'nin egemenliğini sadece geçiş konusunda sınırlamıştır. Zabıta ve yargı yetkisi gibi diğer konularda Türkiye'nin yetkileri saklı tutulmuştur¹⁷.

Montreux Antlaşması'na rağmen, boğazlarla ilgili bazı sorunlar halen daha varlığını korumaktadır. Bu sorunlardan biri, boğazlardan geçen yabancı gemilerin haczinin Montreux Antlaşması ile öngörülen “geçiş serbestisi” ilkesini ihlal edip etmeyeceğine ilişkindir. Uygulamada, boğazlardan geçen yabancı gemiler üzerinde haciz işlemi yapılmasına rağmen, Montreux Antlaşması kapsamında haczin mümkün olup olmadığı konusundaki tereddütler de varlığını korumaktadır.

II. Montreux Antlaşması'nın Boğazlardan Geçen Yabancı Gemilerin Haczi Açısından Değerlendirilmesi¹⁸

A. Montreux Antlaşması'nda Öngörülen Rejim ve Bu Rejimin Üçüncü Devletlere Etkisi

Türk mahkemesi tarafından verilen ihtiyati veya icrai haczi kararı üzerine Boğazlardan geçmekte olan bir yabancı gemiye el konulması yargı yetkisinin kullanılmasıdır. Yargı yetkisinin kullanımı devletler hukuku kurallarıyla sınırlanabilir. Türk Boğazları açısından böyle bir sınırlamanın olup olmadığı meselesini öncelikle Montreux Antlaşması'na göre değerlendirmek gerekir. Çalışmamızda Montreux Antlaşması uyarınca sadece ticaret gemilerinin boğazlardan serbest geçişi açıklanacak; askeri gemilerin tabi olduğu rejim üzerinde ayrıntılı olarak durulmayacaktır.

Montreux Antlaşması'nın 1. maddesinde, taraf devletlerin boğazlarda denizden geçiş ve sefer serbestisini kabul ettikleri ifade edilmiştir¹⁹. Ay-

¹⁶ ROZAKIS/STAGOS, s. 135.

¹⁷ Melda SUR, *Uluslararası Hukukun Esasları*, İzmir, 2000, s. 300; H. Murat DEMİR-KIRAN, *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi ve Geçiş rejimi ile İlgili Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun 21.11.2001 gün ve E. 2001/4-955 K. 2001/1073 Sayılı Kararı*, Ergon Çetingil ve Rayegan Kender'e Armağan, İstanbul, 2007, s. 455.

¹⁸ Bu başlık altındaki bilgiler Nuray EKŞİ, *Çanakkale Boğazı İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi'nden Geçen Yabancı Gemilerin Haczi*, İstanbul, 2006, s. 18-34'den alınmıştır.

¹⁹ Pazarcı, Montreux Antlaşması'nın 1. maddesinde yer alan özel bir geçiş rejimini “*ad hoc rejim*” olarak adlandırmaktadır (Hüseyin PAZARCI, *Uluslararası Hukuk Dersleri*, 2. Kitap, 9. bası, Ankara, 2013, s. 347).

rıca, aynı maddenin (2). fıkrasında, bu serbestinin çerçevesinin Antlaşma hükümleriyle düzenlendiği belirtilmiştir. Montreux Antlaşması'nın yürürlük ve sona erme şeklini düzenleyen 28. maddesine göre, Antlaşma'nın süresi yirmi yıldır, bununla beraber “geçiş ve sefer serbestisinin” süresi sınırsızdır. Montreux Antlaşması'nın 1. maddesiyle ilk defa boğazlardan geçiş ve sefer serbestisi bir milletlerarası hukuk prensibi olarak düzenlenmiştir. Boğazlardan geçiş ve sefer serbestisi sadece 1. madde ile tanınıp teyit edilmekle kalmamış bu prensibin devamlılığı 28. madde ile sağlanmıştır²⁰. Montreux Antlaşması'nda, geçiş ve sefer serbestisi tanınmakla beraber bu serbesti Türkiye, Karadeniz'e kıyısı olan devletler ve Montreux'a taraf olsun veya olmasın boğazları kullanan diğer devletlerin menfaatleri dikkate alınarak sınırlanmıştır²¹. Bu sebeple, Montreux Antlaşması'ndaki geçiş serbestisi tek başına ele alınamaz. Çünkü Antlaşma'nın başlangıç kısmında, bu serbestinin Türkiye ve Karadeniz devletlerinin güvenliği korunacak şekilde kullanılacağı açıkça ifade edilmiştir²². Montreux Antlaşması'nın ruhunda, bir yandan geçiş ve sefer serbestisi diğer yandan Türkiye ve Karadeniz devletlerinin güvenliği arasında bir denge kurma düşüncesinin varlığı, savaş gemilerinin geçişini düzenleyen hükümlerde iyice ortaya çıkmaktadır²³.

Ticaret gemilerinin boğazlardan geçişinde, barış zamanı ve savaş zamanı için ayrı hükümler getirilmiştir. Montreux Antlaşması'nın 2. maddesine göre, barış zamanında, yabancı ticaret gemileri sancak ve yük ne olursa olsun gündüz ve gece hiç bir merasime bağlı olmadan boğazlardan geçiş ve seyrüsefer tam serbestisine sahip olacaklardır. Ancak 2. maddede yer alan yükü ne olursa olsun ifadesini Montreux Antlaşması'nın başlangıç kısmında ifade edilen Türkiye'nin emniyetinin korunması arzusu ile birlikte değerlendirmek ve Türkiye'nin güvenliğine aykırı geçişleri engelleme hakkı olduğunu kabul etmek gerekir²⁴. Hangi gemilerin ticaret gemisi olduğu Montreux Antlaşması'nın 7. maddesinde düzenlenmiştir. Bu maddeye göre, ticaret gemileri kavramı, Antlaşma'nın II. kısmında (md. 8-22) düzenlenen harp gemileri dışında kalan gemileri kapsamaktadır. Bu gemiler boğazlarda

²⁰ ROZAKIS/STAGOS, s. 105.

²¹ ROZAKIS/STAGOS, s. 105.

²² Milen DYOULGEROV, *Navigating the Bosphorus and the Dardanelles: A Test for the International Community*, Int'l J. Marine & Coastal L., Vol. 14, Issue 1, 1999, s. 70.

²³ DYOULGEROV, s. 72.

²⁴ DEMİRKİRAN, s. 456.

hiçbir limana uğramadan transit şekilde geçtikleri takdirde, Antlaşma'nın I. Eki'nde belirtilen sağlık denetimine²⁵, fener ve şamandıra ve kurtarma

²⁵ 11. HD, E. 2012/10292, K. 2012/21753, T. 31.12.2012: Davacı ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü vekili, davalı Özne Denizcilik ve Ticaret Ltd. Şti.'nin 12.02.2005 tarihinde Çanakkale Boğazı'ndan uğraksız geçiş yaptığı ancak Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve 2548 sayılı Gemi Sağlık Resmi Kanunu ve Gemi Sağlık Resmi Uygulama Yönetmeliği'nin 9. maddesi uyarınca ödemesi gereken sağlık resmini ödemediği, bu nedenle davalı aleyhine başlattıkları icra takibine davalının haksız olarak itiraz ettiğini ileri sürerek itirazın iptalini ve %40 icra inkâr tazminatına hükmedilmesini talep ve dava etmiştir. Davalı davaya cevap vermemiştir. Mahkemece, tüm dosya kapsamına göre, Montrö Boğazlar Sözleşmesi gereğince Boğazlarımızdan uğraksız geçen gemilere Türk makamlarının sağlık koruma görevlilerini göndermesi ve uğraksız geçen geminin de bu sağlık görevlisini gemiye almak suretiyle sağlık kontrolünden geçmeleri veya kaptanın imzalı beyanının alınması gerektiği halde davacı yanca bu hizmetin verilmediği gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir. Kararı davacı vekili temyiz etmiştir. Dava, Gemi Sağlık Resmi Kanunu uyarınca tahakkuk eden sağlık resminin tahsili amacıyla yapılan ilamsız icra takibine yönelik itirazın iptali istemine ilişkindir. Montrö Sözleşmesi uyarınca, barış zamanında, ticaret gemileri, gündüz ve gece, bayrakları ve taşıdıkları yükleri ne olursa olsun hiçbir merasime tabi olmadan, boğazlardan geçiş ve seyri sefain tam özgürlüğünden yararlanacaklardır. Ancak, uluslararası sağlık kuraları çerçevesinde Türk yasalarıyla korunmuş olan sağlık denetimine tabi tutulmaları hususu bu duruma bir istisna olarak yer almıştır. Ege Denizi'nden veya Karadeniz'den Boğazlara giren her gemi, Boğazların girişine yakın bir sağlık istasyonunda duracaktır. Gemiler, bir temiz sağlık belgesi veya gemide bulaşıcı ve salgın bir hastalık olmadığını doğrulayan bir sağlık bildirisi göstereceklerdir. Belgeyi gösteren gemiler için kontroller, gündüz ve gece, mümkün olduğunca azami süratle yapılacaktır. Bu kontrol dışında gemiler, Boğazlardan geçişleri esnasında durmak zorunda bırakılmayacaktır. Gemiler, Boğazların bir limanına uğramaksızın (durmaksızın) geçerlerken alınması öngörülen vergilerden ve harçlardan başka hiç bir vergi ya da harç ödemeyeceklerdir. Bu bağlamda halihazırda geçen gemilerden Sağlık, Fener ve Tahlisiye Rüsumu olmak üzere üç çeşit ücret alınmaktadır. Alınacak rüsumlar, geminin sicile kayıtlı net tonajı üzerinden hesaplanacaktır. Bir kamu gelir türü olarak resim de vergi ve harca benzemektedir. Resim karşılıksız olarak tahsil olunabildiği gibi, hizmetten yararlanmanın veya bir hakkın elde edilmesi bedeli olarak da tahsil edilebilmektedir. Hatta bazen tamamen vergi niteliğinde olan bir kamu geliri içinde resim adı kullanılmaktadır. Böylece resim de bazen tamamen karşılıksız alınabildiği halde, bazen de belirli bir hizmetten yararlanma karşılığı alınabilmektedir. Bu açıklamalardan sonra somut olaya gelindiğinde, Gemi Sağlık Resmi Kanunu ve Gemi Sağlık Resmi Kanunu Uygulama Yönetmeliği'ne göre, Boğazlardan uğraksız geçiş yapan gemilerden, karşılıksız bir hizmetten yararlanması aranmaksızın sağlık resmi alınacağı anlaşılmalı, davanın kabulüne karar vermek gerekirken yazılı gerekçeyle reddi doğru olmayıp bozmayı gerektirmiştir.

11. HD, E. 2012/1527, K. 2012/21754, T. 31.12.2012: Davacı vekili, müvekkilinin Sağlık Bakanlığı'na bağlı özel bütçeli bir kamu kurumu olduğunu, "Rize İpekyolu" isimli geminin 06.09.2006-27.10.2007 tarihi arasında 265 sefer yaptığını, davalının liman hareketlerinde kendilerine uğrayarak yaptırmak zorunda olduğu sağlık işlemini yaptırmadığını ve gemi

hizmetlerine ilişkin harçlardan başka harca²⁶ tabi tutulmayacaklardır. Söz

sağlık resmini ödemediğini, Türk Limanları arasında sefer yapan gemilerin de sağlık resmi ödemekle yükümlü olduğunu, 59.172,98 TL asıl borcun faiziyle birlikte toplam 78.147,97 TL'nin ödenmesi için başlatılan takibe davalı borçlu şirketin itiraz ettiğini ileri sürerek, itirazın iptalini, %40 icra inkar tazminatına hükmolunmasını talep ve dava etmiştir. Davalı vekili, müvekkilinin Marmara Denizi'nde Ambarlı-Akçansa Limanları arasında kamyon ve TIR taşıyan tarifeli Ro-Ro gemisi olduğunu, sağlık resminden muaf olduğunu, bu tür bir hizmet almadığını halde resim talep edilmesinin kanunun amacı ile bağdaşmadığını, aksi halde dahi aynı gün içinde aynı limana geri dönülen seferlerde tek resim ödeneceğini savunarak, davanın reddini istemiştir. Mahkemece, tüm dosya kapsamına göre, 2548 sayılı Gemi Sağlık Resmi Kanunu'nun 1. maddesinde "Türk Limanları arasında seyreden gemiler hakkında bu kanun hükümleri uygulanır" maddesinin bulunduğu, kanunda atıf yapılan Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nde "Türk makamlarının gösterecekleri sağlık koruma görevlilerini gemiye almak üzere sağlık istasyonunda duracakları..." hükmünün düzenlendiği, Ambarlı-Akçansa Limanları arasında Ro-Ro seferi yapan gemiye davacı tarafından sağlık kontrolü hizmeti verildiğine ve transit sağlık resmi almaya hak kazandığına dair delil bulunmadığı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir. Kararı, davacı vekili temyiz etmiştir. Dava, Gemi Sağlık Resmi Kanunu uyarınca tahakkuk eden sağlık resminin tahsili amacıyla yapılan ilamsız icra takibine yönelik itirazın iptali istemine ilişkindir. Gemi Sağlık Resmi Kanunu'nun 1. maddesi uyarınca, Türk limanları arasında seyreden, yabancı ülke limanlarından gelen, Türk limanlarından yabancı ülke limanlarına giden gemiler hakkında bu kanun hükümlerinin uygulanacağı öngörülmüştür. Aynı Kanun'un 3. maddesi ile Gemi Sağlığı Uygulama Yönetmeliği'nin 2, 6, 7, 8 ve 17/A maddeleri Türk limanları arasında seyreden gemilerden sağlık resmi alındığını ve hesaplama şeklini düzenlemiştir. Bu düzenlemeler karşısında Türk Bayrağı taşıyan, Türk limanları arasında seyreden gemilerden gemi sağlık resmi alınacağı açıktır. Bir kamu gelir türü olarak resim de vergi ve harca benzemektedir. Resim karşılıksız olarak tahsil olunabildiği gibi, hizmetten yararlanmanın veya bir hakkın elde edilmesi bedeli olarak da tahsil edilebilmektedir. Hatta bazen tamamen vergi niteliğinde olan bir kamu geliri için de resim adı kullanılmaktadır. Böylece resim de bazen tamamen karşılıksız alınabildiği halde, bazen de belirli bir hizmetten yararlanma karşılığı alınabilmektedir. Bu durumda Gemi Sağlık Resmi Kanunu ve Gemi Sağlık Resmi Kanunu Uygulama Yönetmeliği'ne göre, Türk limanları arasında seyreden gemilerden, karşılıksız bir hizmetten yararlanması aranmaksızın sağlık resmi alınacağı anlaşılmalı, davanın kabulüne karar vermek gerekirken yazılı gerekçeyle reddi doğru olmayıp bozmayı gerektirmiştir.

²⁶ 11. HD, E. 2003/14022, K. 2004/8225, T. 13.9.2004: Davacı vekili, davacının B. bayraklı Syrin isimli geminin acentesi olduğunu, anılan geminin 6.10.1998 tarihinde Akdeniz-Karadeniz, Karadeniz-Akdeniz seferlerini yaptığını, fener ve tahlisiye ücretinin tahsili için yapılan icra takibine davalının haksız olarak itiraz ettiğini, takibin durduğunu iddia ederek itirazın iptaliyle devamına karar verilmesini talep ve dava etmiştir. B. bayraklı Syrin gemisinin 6.10.1998 tarihinde İstanbul Boğazı geçişi yaptığı sabittir. Gemilerin boğazlardan giriş-çıkış yapmaları veya transit geçiş yapmaları halinde tarife hükümlerine göre fener ve tahlisiye ücretinden sorumlu olacağı açıktır. Bu nedenle, mahkemenin, davalı gemiye hizmet verildiğinin ispat edilmediği yönündeki gerekçesi yerinde değildir. Anılan ücretten gemi acentesi de sorumludur.

konusu harçların tahsili için, boğazlardan transit geçecek ticaret gemileri yetkili makamlara geminin adını, vatandaşlığını, tonajını, gideceği yeri ve nereden geldiğini bildirecektir. Montreux Antlaşması'nın 2. maddesi, yabancı gemiler için boğazdan geçerken kılavuz alma zorunluluğu getirmemiştir²⁷. Montreux Antlaşması'nın 2. maddesinin (3). fıkrasına göre kılavuzluk ve römorkaj ihtiyaridir.

Savaş zamanında, Türkiye savaşan ülke değilse, ticaret gemileri, sancak ve yük ne olursa olsun boğazlardan geçiş ve sefer serbestisine sahip olacaklardır. Ancak bu durumda da, Antlaşma'nın I. Eki'nde belirtilen sağlık denetimine, fener ve şamandıra ve kurtarma hizmetlerine ilişkin harçların ödenmesi için yetkililere bildirimde bulunma yükümlülüğü vardır. Türkiye savaşan ülke değilse, yabancı ticaret gemileri için kılavuzluk ve römorkaj ihtiyaridir (Montreux Antlaşması md. 4/I). Türkiye, pek yakın bir savaş tehdidine maruz kaldığı takdirde, yabancı ticaret gemileri sancak ve yükleri ne olursa olsun boğazlardan serbestçe geçebilirler. Ancak gemilerin boğazlara gündüz girmeleri ve geçişin her defasında Türk makamları tarafından gösterilen yoldan yapılması gerekir. Kılavuzluk, bu durumda zorunlu kılınabilecek ancak ücrete tabi olmayacaktır (Montreux Antlaşması md. 6). Türkiye'nin savaşan devlet olması halinde, Türkiye ile savaşan devlete ait olmayan ticaret gemileri, düşmana hiçbir şekilde yardım etmemek koşuluyla, boğazlardan geçiş ve sefer serbestisine sahiptir. Bu gemiler, boğazlara gündüz girecekler ve geçiş her defasında Türk makamları tarafından gösterilecek yoldan yapılacaktır (Montreux Antlaşması md. 5/I-II).

Montreux Antlaşması, sadece Antlaşma'ya taraf olan devletler açısından değil taraf olmayan devletler açısından da uygulanmaktadır. Boğazlardan geçiş serbestisinin, milletlerarası hukukun bir prensibi olarak bütün devletler için geçerli olduğu ifade edilmektedir²⁸. 1936 yılından beri uygulanan Montreux Boğazlar rejimi taraf devletlerin Antlaşma'ya sadık kaldıklarını ve Türkiye'nin Montreux'a taraf olsun ya da olmasın boğazlardan geçen bütün gemilere karşı Montreux hükümlerini uyguladığını göstermiştir²⁹. Çanakkale

²⁷ Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün (RG 6.11.1998/23515 Mükerrer) 27. maddesine göre, trafik kontrol merkezince Türk Boğazlarından uğraksız geçiş yapacak gemilere can, mal, seyir ve çevre güvenliği bakımından kılavuz kaptan almaları önemle tavsiye edilir.

²⁸ BELİK, s. 16; ROZAKIS/STAGOS, s. 134.

²⁹ ROZAKIS/STAGOS, s. 134; DYOULGEROV, s. 77.

Boğazı ve İstanbul Boğazı'nın rejiminin tayininde Montreux Antlaşması'nda yer alan hükümlerin genel olarak uygulanması konusunda milletlerarası toplumda fikir birliği vardır³⁰. Montreux Antlaşması'nın, bütün devletlere uygulanan genel bir rejim getirmiş olması ve 1936 yılından beri Türkiye'nin uygulamasının da bu yönde bulunması karşısında Montreux'un milletlerarası toplum için objektif bir rejim oluşturduğu sonucuna varılabilir³¹.

B. Montreux Antlaşması'nda Yabancı Gemilerin Hazine İlişkin Açık Bir Hükümün Yokluğu

Montreux Antlaşması, ticaret gemileri açısından öngördüğü geçiş serbestisi dışında Türkiye'nin yetkilerini kısıtlayan herhangi bir hüküm içermemektedir. Montreux Antlaşması'nın 2. maddesinde ifade edilen geçiş serbestisi, Türkiye'nin geçen gemiler üzerinde ülkesel egemenliğinden kaynaklanan ve milletlerarası deniz hukukunun bütün kıyı devletlerine tanıdığı yetkileri ihraç edecek biçimde yorumlanmamalıdır³². *Toluner*'e göre, böyle bir yorumun yapılması yanlıştır ve Türkiye açısından oldukça sakıncalıdır. Montreux Antlaşması'nın ticaret gemilerinin boğazlardan geçiş rejimiyle ilgili hükümleri, geçiş nedeniyle ortaya çıkabilecek tüm hukuki sorunlara çözüm getiren bir düzenlemeye sahip değildir. Montreux Antlaşması'na ilişkin Konferansta, 2. maddenin düzenlenmesi sırasında geçen tartışmalar³³

³⁰ ROZAKIS/STAGOS, s. 135; DYOUNGEROV, s. 77.

³¹ DYOUNGEROV, s. 77.

³² Bu yorumun yanlışı ve sakıncaları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Sevin TOLUNER, *Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri*, Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi, Mahmut BELİK ve Tahir ÇAĞA'ya Saygı Semineri İHFMAUM, İstanbul 1994, s. 10 vd.

³³ Montreux Antlaşması'na ilişkin müzakereler, tutanaklar ve belgeler için bkz. Seha L. MERAY/Osman OLCAY, *Montreux Boğazlar Konferansı Tutanaklar Belgeler*, Ankara, 1976. Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük ile Türkiye, Montreux'da saklı tuttuğu zabıta yetkisi kapsamına giren kıyı devletinin geçiş güvenliğini sağlama ve deniz trafiğini düzenleme yetkisini kullanmıştır (TOLUNER, *Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri*, s. 15). Tüzüğün İngilizce metni için bkz. 1998 Maritime Traffic Regulations for the Turkish Straits and the Marmara Region: http://www.turkishpilots.org/DOCUMENTS/yenituzuk_eng.html (23.5.2016). Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün 52. maddesine göre, "23.11.1993 tarih ve 1993/5061 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük yürürlükten kaldırılmıştır." Mülga "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük" için bkz. RG 11.1.1994/21815. Bu Tüzüğün İngilizce metni için

kıyı devletinin adli ve idari zabıta yetkisi ile yargı yetkisini saklı tuttuğunu göstermektedir³⁴.

Montreux Antlaşması'na göre, Çanakkale Boğazı ve İstanbul Boğazı'ndan geçen gemilerin haczedilemeyeceğini iddia etmek mümkün değildir. Montreux Antlaşması, boğaz devletinin yetkilerine milletlerarası hukukun çizdiği sınırları ifade eder. Bu sınırlar içinde Türkiye, özel hukuk ilişkilerinden doğan borçlar için yabancı gemiler üzerinde ihtiyati veya icrai haciz uygulayabilir. Dolayısıyla, Türk Boğazlarından geçen yabancı gemilerin haczini açıkça sınırlayan veya ortadan kaldıran bir milletlerarası antlaşma bulunmadığına göre bu gemilerin haczi Türk hukukunun hâkimiyeti altındadır.

Ancak boğazlardan geçen yabancı geminin haczine karar verilebilmesi için Türk mahkemesinin milletlerarası yetkisinin bulunması gerekir. TTK'nın 1355. maddesinde ihtiyati haciz kararı verecek mahkemeler belirlenmiştir. Bu maddeye göre Türkiye'de yabancı bayraklı gemiler hakkında ihtiyati haciz kararı, sadece, geminin demir attığı, şamandıraya veya tonozu bağlandığı, yanaştığı ya da kızağa alındığı yer mahkemesi tarafından verilir. TTK'nın 1355. maddesi uyarınca yabancı geminin durması Türk mahkemelerinin yetkisinin gerçekleşmesi için şarttır. Yabancı bayraklı geminin “durması” yetkinin gerçekleşme şartı olunca mahkeme henüz daha durmamış geminin ihtiyati haczine şartlı olarak karar veremez³⁵. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 14 Ocak 2013 tarihli kararında aynı sonuca varmıştır. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin söz konusu kararına konu olan olayda Jupiter Shipping and Trading Ltd. ihtiyati haciz istemiyle 851 80 65 IMO Numaralı Varna 5 Gemisi Donatanı Danten L.L.P. işleteni Seaborne Trade Ltd. kiracısı Katua Denizcilik ve Gemi Kiralama Ltd. Şti.'ne izafeten Ekspres Denizcilik ve İkmal Hiz. Tic. Ltd. Şti.'ne karşı dava açmıştır. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 14 Ocak 2013 tarihli kararında aşağıdaki sonuca varmıştır:

bkz. *Maritime Traffic Regulations for the Turkish Straits and the Marmara Region*, Int'l J. Marine & Coastal L., Vol. 10, 1995, s. 570-584.

³⁴ TOLUNER, *Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri*, s. 11-12; TOLUNER, s. 165; Sevin TOLUNER, *Boğazlardan Geçiş Düzenleme Yetkisi ve “Montreux” Antlaşması*, Milletlerarası Hukuk açısından Türkiye'nin Bazı Dış Politika Sorunları, 2. bası, İstanbul 2004, s. 388.

³⁵ Nuray EKŞİ, *Türk Ticaret Kanunu Tasarısının “Cebri İcra Hakkında Özel Hükümler”e İlişkin Yedinci Kısımın Milletlerarası Özel Hukuk Açısından Değerlendirilmesi*, Doç. Dr. Mehmet Somer'e Armağan, İstanbul 2006, s. 121.

“İhtiyati haciz talep eden vekili, müvekkilince “Varna 5” isimli geminin kiracısına 48.083,18 USD tutarında yakıt tedarik edilmesine rağmen bedelinin alınmadığını, 6102 sayılı Kanun’un 1352/1. maddesinde yakıt alacaklarının deniz alacağı olarak nitelendirildiğini, geminin yabancı bayraklı olması sebebiyle Türk karasularından çıkması halinde alacaklarının tahsilinin imkânsızlaşacağını ileri sürerek “Varna 5” isimli gemi üzerinde ihtiyati haciz tatbikine ve geminin seferden men edilmesine karar verilmesini talep etmiştir. Mahkemece, iddia ve tüm dosya kapsamına göre, her ne kadar 6102 sayılı TTK’nın 1352. maddesinde yakıt alacağı deniz alacakları arasında sayılmakta ise de, aynı kanunun 1355. maddesinde yabancı bayraklı gemilerde ihtiyati haciz kararının sadece “geminin demir attığı, şamand[ı]raya ve tonozla bağlandığı, yanaştığı ya da kızağa alındığı yer mahkemesi tarafından” verilebileceğinin düzenlendiği, ihtiyaten haczi talep edilen geminin yabancı bayraklı ve Montrö Sözleşmesi gereğince transit, zararsız geçiş yapan bir gemi olduğu, Geminin Türk Limanları ile bir hukuki ilişkisi olduğu dosyada ispatlanamadığı, dolayısıyla Montrö Sözleşmesi’nin ön gördüğü anlamda zararsız geçiş yapan gemiler hakkında herhangi bir mahkemenin yargı yetkisine haiz olmadığı gerekçesiyle yetkisizlik nedeniyle dilekçenin reddine karar verilmiştir. Kararı, ihtiyati haciz talep eden vekili temyiz etmiştir. İstem ihtiyati haciz kararı verilmesine ilişkin olup her ne kadar ihtiyati hacze konu edilen gemi yabancı bayraklı ise de, talep dilekçesi içeriği ve dosya içinde mevcut Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı İstanbul Liman Başkanlığı’nın 07.09.2012 tarihli yazısından da anlaşılacağı üzere İstanbul’da demirli bulunmaktadır. Bu durumda 6102 sayılı TTK’nın 1355’inci maddesi uyarınca mahkemenin ihtiyati haciz kararı vermeye yetkili olduğu nazara alınıp neticesine göre karar vermek gerekirken, yerinde bulunmayan yazılı gerekçe ile yetkisizlik kararı verilmesi doğru olmamış, kararın davacı yararına bozulması gerekmiştir”³⁶.

Ancak Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 25 Nisan 2013 tarihli kararında, Montreux Antlaşması kapsamında Türk mahkemelerinin zararsız geçiş yapan yabancı gemiyi ihtiyaten haczedemeyeceğine hükmeden ve ikmal işlemi için demirlemeyi Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisinin gerçekleşmesi için yeterli saymayan ilk derece mahkemesi kararını onaylamıştır. Böylece Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 14 Ocak 2013 aksi sonuca varmıştır. Towershill Management Ltd. tarafından ihtiyati haciz istemiyle M/V Volgo-Balt 153

³⁶ 11. HD, E. 2012/18434, K. 2013/644, T. 14.01.2013.

Gemisi Donatana Al Ship Management Ltd.'e izafeten Tenedos Denizcilik Tic. Ltd. Şti.'ye karşı açılan davada Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin söz konusu kararına göre:

“İhtiyati haciz talep eden vekili, M/V Volgo-Balt 153 isimli geminin 22.06.2011 tarihinde imzalanan Time Charter anlaşması ile 183 gün için müvekkili şirket tarafından kiralandığını, müvekkili tarafından donatana 485.213,37 USD ödeme yapıldığını, ancak donatanın sözleşme şartlarına uymayarak gemiyi son seferine göndermediğini, bunun üzerine donatana uyarı yazısı gönderilerek gemide kalan yakıt bedeli olan 41.928,30 USD ile kira sözleşmesi uyarınca 35.200 USD fazla ödenen kira bedelinin iadesinin talep edildiğini, ancak donatanın ödeme yapmadığı gibi gemiyi de kendisinin sefere çıkardığını ileri sürerek, M/V Volgobalt 153 isimli geminin ihtiyaten haczine karar verilmesini istemiştir. Mahkemece, TTK'nın 1355. maddesinde yabancı bayraklı gemilerde ihtiyati haciz kararı sadece geminin demir attığı şamandıraya ve tonozu bağlandığı, yanaştığı ya da kızağa alındığı yer mahkemesi tarafından verilir dendiği, ihtiyati haciz talep edilen geminin yabancı bayraklı olup, Montrö Sözleşmesi gereğince transit, zararsız geçiş yapan bir gemi olduğu, her ne kadar Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Gemi Trafik ve Kılavuzluk Hizmetleri Dairesi Başkanlığı'ndan gelen yazıda “söz konusu geminin 05.12.2012 tarihinde saat 00:21'de SP-2 temasında ikmal yapacağı bildirilerek, aynı tarihte saat 03:50'de Kumkapı demir bölgesine demirlediği” söylenmiş ise de, ikmal işleminin geminin transit geçişini bozmadığı, **Montrö Sözleşmesi'nin ön gördüğü anlamda zararsız geçiş yapan gemiler hakkında herhangi bir mahkemenin yargı yetkisine haiz olmadığı gerekçesiyle, ihtiyati haciz talep eden vekilinin dilekçesinin yetkisizlik nedeniyle reddine karar verilmiştir.** Kararı, ihtiyati haciz talep eden vekili temyiz etmiştir. Dava dosyası içerisindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde dayanılan delillerin tartışılıp, değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına göre, ihtiyati haciz isteyen vekilinin tüm temyiz itirazları yerinde değildir”³⁷.

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin 25 Nisan 2013 tarihli kararı, neredeyse her olayda Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisinin gerçekleşmesini engelleyecek şekilde kaleme alınmıştır. Birçok ülke ihtiyati haciz konusunda kendi mahkemelerine oldukça geniş yetki vermekte ve kendi ülkelerini

³⁷ 11. HD, E. 2013/4596, K. 2013/8303, T. 25.04.2013.

ihtiyati haciz kararları için “*yetki cenneti*” haline getirmektedirler. TTK’nın 1355. maddesinde Türk mahkemelerinin yetkisi daraltılmış ve kısıtlanmıştır. Bu yaklaşım Türkiye’deki alacaklılara zarar verir ve Türkiye’de bulunan kişilerin yurtdışındaki borçlulardan alacaklarını tahsil edememesi sonucunu doğurabilir. TTK’nın 1355. maddesi uluslararası gelişmelerin gerisinde kalan bir düzenleme getirmektedir. Üstelik 1355. madde içeriği itibariyle uygulamada daha ciddi sorunlar yaratacak ve yabancı gemilerin ne zaman “*durmuş*” sayılacakları konusunda farklı yorumlara yol açacaktır. Tereddüt halinde mahkemelerin genel eğilimi hükmü dar yorumlamaktır. TTK’da ihtiyati haciz kararının alınması kolaylaştırılmış, arzu edilen ve Türkiye’de ihtiyaç duyulan çok önemli bir sistem getirilmiş; ancak bu sistem yetkili mahkemelerin sınırlanması ile etkisiz hale getirilmiştir³⁸. Nitekim Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 25 Nisan 2013 tarihli kararında demirlemeyi bile durma saymamış ve demirlemenin boğazlardan transit geçişi sekteye uğratmayacağını ifade etmiştir. Belirtmek gerekir ki bu yoruma katılmak mümkün değildir. Üstelik ilk derece mahkemesi Montreux Antlaşması uyarınca zararsız geçiş yapan gemiler üzerinde Türk mahkemelerinin yargı yetkisinin bulunmadığını ifade etmiş ve 11. Hukuk Dairesi bu kararı onamıştır. Muhtelif vesilelerle dile getirildiği üzere Montreux Antlaşması’nın müzakereleri, Türkiye’nin yargı yetkisini saklı tuttuğunu açıkça göstermektedir. O halde zararsız geçse bile yabancı bir gemi üzerinde borcundan dolayı haciz işlemi uygulanabilir. Ancak TTK’nın 1355. maddesinde ihtiyati haciz kararı verecek mahkemeler oldukça sınırlanmıştır. Yabancı geminin ihtiyati haczine karar vermeye yetkili mahkemelerin sınırlanmasına karşı TTK’nın 1367(3). maddesinde seferde olan yabancı geminin dahi ihtiyaten haczine cevaz verilmiştir. TTK’nın 1367(2). maddesinde ihtiyati hacze konu olan geminin seferde olması halinde takip edilecek usul düzenlenmiştir. Bu maddeye göre, ihtiyati haciz kararı uygulanacağı sırada, yabancı gemi fiilen hareket etmiş veya seferde bulunuyorsa ihtiyati haciz kararı, sahil güvenlik komutanlığının yardımı alınarak, gemi Türk karasularını terk edinceye kadar uygulanabilir. TTK’nın 1355. maddesi ile 1367(3). maddeleri birlikte değerlendirildiğinde, yabancı geminin demir attığı, şamandıraya veya tonozla bağlandığı, yanaştığı ya da kızağa alındığı yer mahkemesi tarafından verilen ihtiyati haciz kararının gemi Türk karasularını terk edinceye kadar uygulanabileceği sonucuna

³⁸ EKŞİ, *Türk Ticaret Kanunu Tasarısının “Cebri İcra Hakkında Özel Hükümler”e İlişkin Yedinci Kısımın Milletlerarası Özel Hukuk Açısından Değerlendirilmesi*, s. 121-122.

varılacaktır. Kanaatimizce TTK'nın 1355. maddesi değiştirilmelidir ve hareket halinde olup olmadığına bakılmaksızın Türk karasularında bulunan yabancı gemilerin ihtiyati haczinde Türk mahkemelerinin yetkili olduğunu belirtilen bir düzenleme yapılmalıdır.

C. Montreux Antlaşması'nın Türk Devletinin Haciz Yetkisini Açıkça Sınırlamamasının Sonuçları

Türk karasularına girdiği andan itibaren yabancı bir gemi, “geçiş serbestisi”, “zararsız geçiş” veya “transit geçiş” gibi milletlerarası hukuktan kaynaklanan sınırlamalar bulunmuyorsa, Türk yargısına tabidir. Türk karasularına veya içsularına giren yabancı bayraklı gemiler üzerinde Türk mahkemelerinin yargı hakkı sorunu milletlerarası hukuka göre değerlendirilecektir. Türkiye, milletlerarası hukukun çizdiği sınırlar içinde boğazlarla ilgili yasal düzenleme yapma yetkisine sahiptir. Türkiye'nin, milletlerarası hukuka ters düşmediği sürece boğazlarla ilgili düzenleme yapabileceği konusunda tereddüt edilmemektedir³⁹.

Türkiye, Montreux Antlaşması'nda düzenlenen hükümleri veya bu Antlaşma'nın Türk Boğazlarına uygulanabilen milletlerarası kurallarını tek taraflı olarak yapacağı yasal düzenlemelerle değiştiremez veya farklı şekilde uygulayamaz. Zaten Montreux Antlaşması'ndan kaynaklanan sorunları çözmek iç hukukun görevi değildir. Bununla beraber, boğazlardan geçen yabancı gemilerin özel hukuk ilişkilerinden doğan borçlar sebebiyle haczi meselesi Montreux Antlaşması ile düzenlenmemiş ve Türkiye'nin yargı yetkisi ortadan kaldırılmamıştır. Montreux Antlaşması, uluslararası ulaştırma kullanılan boğazlardan geçen yabancı gemilerin geçişini engellememe yükümlüğünü getirmiş olmakla beraber bu yükümlülük boğazlardan geçen ve ticari amaçlarla kullanılan yabancı gemilerin haczini de kapsayacak şekilde genişletilemez. Diğer bir ifadeyle, boğazlardan zararsız geçen yabancı gemiler de haczedilebilir. Ancak doktrinde bir görüş, Türkiye'nin Montreux Antlaşması ile saklı tuttuğu yargı yetkisinin zararsız fakat borçlanmış olarak geçiş yapan gemilerin ihtiyati haczine teşmil edilemeyeceğini; Montreux Antlaşması'nın zararsız geçen yabancı gemilere müdahale edilmemesini

³⁹ ROZAKIS/STAGOS, s. 135; Dilek BEKTAŞOĞLU, *Türk Boğazları'ndan Geçen Ticari Gemilerin Haciz Muafiyeti Var mıdır?*, DHD Gündüz Aybay Anısına Armağan, C. 5, S. 1-4, 2000, s. 210-211.

öngördüğünü; terör, kaçakçılık ve benzeri hallerde Türkiye'nin boğazlardan geçen yabancı gemileri durdurabileceğini, sadece ticari bir alacağın tahsili amacı ile zararsız geçişin engellenemeyeceğini; Montreux Antlaşması'ndaki ticaret gemilerinin tutuklanmasına ilişkin boşluğun 1958 Konvansiyonu'nun yanı sıra 1982 Konvansiyonu ile doldurulamayacağını; boşluk doldurmada Montreux Antlaşması'nın müzakerelerinin esas alınması gerektiğini ifade etmiştir⁴⁰. Bu görüşe katılmak mümkün değildir. Montreux Antlaşması yabancı gemilere boğazlardan geçiş yapma serbestisi tanınmasına rağmen bu alanda Türkiye'nin yargı yetkisini sınırlayan veya ortadan kaldıran bir hüküm ihtiva etmemektedir⁴¹. Mahkemelerimiz, Montreux Antlaşması'nda bu yöndeki bir sınırlamanın yokluğunu genellikle, ihtiyati ve icrai haciz yetkisinin iç hukuka bırakılması şeklinde değerlendirmektedirler. Neticede, karasularımızdan zararsız geçiş yapan yabancı gemiler için ihtiyati haciz kararları verilmekte ve uygulanmaktadır. İstanbul 2. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin eski bir kararında⁴² belirttiği gibi Montreux Antlaşması'nda boğazlarda seyrüsefer serbestisi esas kabul edilmiş ve Türkiye bu serbestiyi sınırlamamayı taahhüt etmiştir. Ancak seyrüsefer serbestisi yabancı gemilerin haczi konusunda Türkiye'nin sahip olduğu yetkileri ortadan kaldıracak şekilde yorumlanamaz.

Romen bandıralı M/V Neptün gemisi üzerine konulan ihtiyati haciz kararının kaldırılması için açılan davada, Mersin Asliye Ticaret Mahkemesi⁴³, Montreux Antlaşması'nda mahkemelerin yargı yetkisini ve ihtiyati haciz kararı verilmesini engelleyen bir hüküm bulunmaması, Karasuları ve Bitişik Bölgelere İlişkin 1958 Cenevre Konvansiyonu⁴⁴ ile 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonu'nun⁴⁵ Türkiye tarafından imzalanmamış

⁴⁰ DEMİRKIRAN, s. 457-458.

⁴¹ TOLUNER, s. 165-166; Tahir ÇAĞA, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından Transit Geçmekte Olan Yabancı Gemilerin Haczi Meselesi Hakkında Bilimsel İnceleme (Yayımlanmamıştır-Eser sahiplerinin 4.6.1999 tarihli yazılı izni ile kullanılmıştır), s. 2; DEMİRKIRAN, s. 457.

⁴² Karar metni için bkz. İstanbul 2. Asliye Ticaret Mahkemesi, T. 17.7.1937: İBM, C. XII, 1938, s. 210-218.

⁴³ Mersin Asliye Ticaret Mahkemesi, E.1993/588, K.1994/852, T. 9.12.1994.

⁴⁴ 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Konvansiyonu 10.9.1964 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Konvansiyon'un metni için bkz. <http://www.oceanlaw.net/texts/summaries/genevats.htm> (16.10.2016). Konvansiyon'un Türkçe tercümesi için bkz. GÜNDÜZ, s. 198-204.

⁴⁵ Konvansiyon'un metni için bkz. *The Law of the Sea United Nations Convention on the Law of the Sea with Index and Final Act of the Third United Nations Conference on the*

olması ve talimat mahkemesince de İstanbul hudutları içinde bulunduğu uygulanmak üzere tedbir kararı verilmiş olması nedenleriyle istemin reddine karar vermiştir.

Mersin Asliye Ticaret Mahkemesi'nin⁴⁶ diğer bir kararına konu olan olayda, Romen bayraklı "Medawar 2" gemisinin ihtiyati haciz kararı ile tutuklanması üzerine, geminin eğitim gemisi olduğu, Montreux Antlaşması hükümlerine göre serbest geçiş hakkının bulunduğu, liman haricinde sahil güvenlik komutanlığınca alıkonulmasının yetki harici bir işlem olduğu belirtilerek haciz kararının kaldırılması talep edilmişti. Mahkeme, eğitim gemisi olmasına rağmen "Medawar 2" gemisi ticari kazanç getiren bir taşıma yaptığından ticari gemidir ve ihtiyati hacze konu olabilir sonucuna varmıştır. Mahkeme, Montreux Antlaşması'nda yargı yetkisini ortadan kaldıran bir hüküm olmadığı gibi zararsız geçişlerde yargı yetkisinin olduğu veya olmadığını savunan farklı görüşlerin bulunduğunu belirtmiştir. Boğazlardan transit geçişe gelince, Montreux Antlaşması boğazlardan geçen gemilere geçiş serbestisi tanımakla beraber, Türkiye'nin yargı yetkisini düzenleyen veya sınırlayan herhangi bir hüküm ihtiva etmediğini, boğazın İstanbul Limanı içinde kaldığını ve bu alanda bulunan yabancı geminin haczedilebileceğini ifade etmiştir.

Kadıköy 1. Asliye Ticaret Mahkemesi, 8 Eylül 1999 tarihli kararında⁴⁷ acenteye ödenmeyen bir kısım masraf ve ücretler için M/V Svyatitel Nikolay adlı geminin ihtiyati haczine karar vermiştir.

Sarıyer 1. Asliye Hukuk Mahkemesi 7 Nisan 1994 tarihinde verdiği tedbir kararında⁴⁸, Rus uyruklu "Gazgan" gemisinin Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nün alacaklarından dolayı Türk karasularında bulunması halinde seferden men'ine, boğazlardan geçmek istemesi halinde geçişinin engellenerek seferden men'ine karar vermiştir.

Law of the Sea, United Nations Publications, New York 1983. Konvansiyon'un Türkçe tercümesi için bkz. GÜNDÜZ, s. 221-296.

⁴⁶ Mersin Asliye Ticaret Mahkemesi, E.1993/589, K.1994/853, T.9.12.1994: Gündüz AYBAY, *Deniz Ticaret Hukuku ile İlgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları*, İstanbul 2000, s. 740-744.

⁴⁷ Kadıköy 1. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 1999/825, K. 8.9.1999: AYBAY, *Deniz Ticaret Hukuku ile İlgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları*, s. 747-748.

⁴⁸ Sarıyer 1. Asliye Hukuk Mahkemesi, E. 1994/23 Dİ, K. 1994/28 Dİ, T. 7.4.1994: AYBAY, *Deniz Ticaret Hukuku ile İlgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları*, s. 749-750.

Karadeniz Ereğli 1. Asliye Hukuk Mahkemesi'nin kararına⁴⁹ konu olan olayda, davacı vekili, müvekkiline ait Lovisa Gorthon adlı gemi ile davalıya ait M/V Eridan (eski adıyla M/V Marabou) adlı geminin 20 Şubat 1997 tarihinde Kiel kanalında çatıştığını, müvekkiline ait geminin zarar gördüğünü ileri sürerek 44.847 ABD Doları zararın tazmini için M/V Eridan gemisi üzerine ihtiyati haciz talebinde bulunmuştur. Mahkemece talep uygun görülerek tedbir yoluyla geminin seferden men'ine karar verilmiştir. Daha sonra teminat mektubu karşılığında gemi serbest bırakılmıştır.

İstanbul 8. Asliye Ticaret Mahkemesi, 18 Şubat 1999 tarihinde Compania De Navigate Maritime Navrom SA ait geminin haczine karar vermiştir. Geminin hacizden kurtarılması için Barclays Bank tarafından düzenlenen 150.000 ABD Doları teminat mektubu verilmesi üzerine ihtiyati haciz kararı kaldırılmıştır⁵⁰.

II. Boğazlardan Geçen Gemilerin Haczi Açısından Özellik Arzeden Durumlar⁵¹

A. Boğazlardan Geçen Yabancı Devlet Gemilerinin Haczi

Yabancı devletlerin mahalli yargıya tabi kılınması mutlak dokunulmazlık ilkesinin kabul edildiği dönemlerde mümkün değilken, bu ilkenin yerini sınırlı muafiyet ilkesine terk etmesi sonucunda devletin egemenlik işlemleri (*jure imperii*) ile özel hukuk işlemleri (*jure gestionis*)⁵² arasında ayırım yapılmış; özel hukuk işlemleri açısından devlet özel kişilerle aynı muameleye tabi kılınmıştır⁵³. Devlet Gemilerinin Muafiyeti Hakkında 1926 Brüksel Kon-

⁴⁹ Karadeniz Ereğli Asliye 1. Hukuk Mahkemesi E. 1999/51, K. 2000/188, T. 18.4.2000. Yetki ve esas yönünden kararın temyizi üzerine verilen Yargıtay kararı için bkz. 11. HD, E. 2000/8775, K. 2001/727, T. 2.2.2001.

⁵⁰ İstanbul 8. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 1998/1241, K. 1999/130, T. 18.2.1999.

⁵¹ Bu başlık altındaki bilgiler Nuray EKŞİ, *Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi*, 2. bası, İstanbul 2004, s. 138-140; Nuray EKŞİ, *Çanakkale Boğazı İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi'nden Geçen Yabancı Gemilerin Haczi*, İstanbul 2006, s. 34-98'den alınmıştır.

⁵² Michael BRANDON, *Sovereign Immunity of Government-Owned Corporations and Ships*, Cornell LQ, Vol. 39, 1954, s. 433; M. Clive SCHMITTHOFF, *The Claim of Sovereign Immunity in the Law of International Trade*, ICLQ, Vol. 7, 1972, s. 453; K.I. VIBHUTE, *Jurisdictional Immunity of Foreign Trading State Enterprises in India: An Appraisal*, JBL, 1994, s. 629-630.

⁵³ E. John DAVIS, *Sovereign Immunity and the Foreign Sovereign Immunity Act*, Int. L., Vol. 31, Issue 2, 1997, s. 321; Nagendra SINGH, *International Law Problems of Merchant*

vansiyonu, Gemilerin İhtiyati Hazine İlişkin 1952 Brüksel Konvansiyonu ve Gemilerin İhtiyati Hazine İlişkin 1999 Cenevre Sözleşmesi'nin yanı sıra pek çok mahkeme kararı ve doktrindeki baskın görüş yargı muafiyetinin devlete ait ticaret gemilerine sirayet etmeyeceği yönündedir⁵⁴.

Türk Boğazlarından geçen ve ticari amaçlara tahsis edilen yabancı devlet gemilerinin haczedilebilmesine imkân veren düzenlemeler şunlardır: (1) Gemilerin İhtiyati Hazine İlişkin 1999 Cenevre Sözleşmesi, (2) Devlet Gemilerinin Muafiyeti Hakkında 1926 Brüksel Konvansiyonu ve (3) Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun'un 49. maddesi.

Gemilerin İhtiyati Hazine İlişkin Milletlerarası Sözleşme'nin onaylanmasının uygun bulunduğu dair 6904 sayılı Kanun Resmî Gazete'de yayımlanmıştır⁵⁵. Ancak makale kaleme alındığı esnada henüz Sözleşme'nin onayına ilişkin Bakanlar Kurulu kararı Resmî Gazete'de yayımlanmamıştır. Sözleşme'nin 8(2). maddesine göre, “*bu Sözleşme, herhangi bir savaş gemisine, yardımcı savaş gemisine veya mülkiyeti Devlete ait olan veya Devlet tarafından işletilen ve o sırada yalnızca ticari olmayan amaçlarla devlet hizmetinde kullanılan gemilere uygulanmaz*”. O halde, ticari amaçlara tahsis edilen devlet gemileri 1999 Cenevre Konvansiyonu'nun kapsamına girmektedir ve Sözleşme hükümleri uyarınca bu gemilerin ihtiyati haczi mümkündür. Devlet gemilerinin ihtiyati haciz muafiyetinden yararlanabilmesi için savaş gemisi, yardımcı savaş gemisi veya mülkiyeti veya işletmesi devlete ait olan gemi olmaları ve ticari amaçlarla işletilmeleri gerekir.

Devlet Gemilerinin Muafiyeti Hakkında 1926 Brüksel Konvansiyonu⁵⁶, devlet gemilerinin muafiyetini ortak hükümlere bağlamak amacıyla

Shipping, Recueil des Cours, Vol. 107, III, 1962, s. 101-102; SCHMITTHOFF, 453.

⁵⁴ Thamarappallil Kochu THOMMEN, *Legal Status of Government Merchant Ships in International Law*, Gravenhage 1962, s. 150.

⁵⁵ RG 25.3.2017/30018. TTK'da yer alan gemilerin ihtiyati hazine ilişkin hükümler Gemilerin İhtiyati Hazine İlişkin Milletlerarası Sözleşme esas alınarak düzenlenmiştir (ayrıntılı bilgi için bkz. Mehmet Ali AKSOY, *Gemilerin İhtiyati Haczi*, TBB Dergisi, S. 123, 2016, s. 265 vd.).

⁵⁶ Devlet Gemilerinin Muafiyeti Hakkında 1926 Brüksel Konvansiyonu 8.1.1937 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye 1926 Brüksel Konvansiyonunu 6469 sayılı Kanun (RG 22.2.1955/8937) ve Ek Protokolü ise 6468 sayılı Kanun (RG 22.2.1987/8937) ile onaylamıştır. 1926 Brüksel Konvansiyonu ve ek protokol, Türkiye açısından 4.1.1956 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

1926'da imzalanmıştır. “1926 Brüksel Konvansiyonu” olarak da anılan bu Konvansiyon, 1934 yılında Ek Protokol ile tamamlanmıştır. Konvansiyon, muafiyet konusunda ülkeler arasındaki farklı görüş ve uygulamaları yeni gelişmeler ışığında birleştirmeye çalışmıştır⁵⁷. Konvansiyon’da, devlet gemileri üç kategoriye ayrılmıştır⁵⁸: (1) savaş gemileri, (2) kamu hizmetine tahsis edilen gemiler ve (3) ticari amaçla işletilen gemiler. Üçüncü gruba giren devlet gemileri için yargı ve icra dokunulmazlığı reddedilmiştir⁵⁹. 1926 Brüksel Konvansiyonu’nda, devletin ticari amaçla işlettiği gemiler dolayısıyla sorumluluğunun ve yükümlülüklerinin özel kişilerle aynı olduğu ifade edilmiştir (1926 Brüksel Konvansiyonu md. 1). Devlet ile özel kişiler arasındaki eşitlik sadece borç ve sorumluluklarla sınırlı değildir. Ayrıca söz konusu yükümlülük ve borçlardan kaynaklanan davalar aynen özel kişilerin tâbi olduğu usul ve esaslar çerçevesinde görülecektir (1926 Brüksel Konvansiyonu md. 2). Konvansiyon’un kapsamı gemilerin işletilmesinden veya yüklerin taşınmasından doğan davalarla sınırlıdır⁶⁰. Dolayısıyla yükün veya geminin mülkiyetine, zilyetliğine ilişkin davalar Konvansiyon’un kapsamı dışındadır⁶¹. Gemilerin işletilmesine ilişkin bütün davalar devlete karşı açılabilir ve aleyhe alınan karar sonucunda gemi ve yük haczedilebilecektir⁶². Böylece ticari amaçlarla kullanılan devlet gemilerinin faaliyetleri nedeniyle açılan davalarda yargı dokunulmazlığı ve icra aşamasında icra dokunulmazlığı iddialarının yol açtığı tereddütler ve zorluklar Konvansiyon ile giderilmiştir⁶³.

1926 Brüksel Konvansiyonu’nda devlet gemisi kavramı, sadece devletin malik olduğu gemileri değil kamu hizmeti için kiraladığı gemileri de

⁵⁷ BRANDON, s. 459.

⁵⁸ THOMMEN, s. 29.

⁵⁹ THOMMEN, s. 29; SINGH, s. 18; J. Leo BOUCHEZ, *The Nature and Scope of State Immunity from Jurisdiction and Execution*, NYIL, Vol. X, 1979, s. 26; Rosalyn HIGGINS, *Execution of State Property: United Kingdom Practise*, NYIL, Vol. X, 1979, s. 41; Işıl ÖZKAN, *Devletin Yargı Dokunulmazlığı*, Mahmut KOLOĞLU’na 70. Yaş Armağanı’ndan Ayır Bası, Ankara 1975, s. 635; Râyegan KENDER, *Harp Gemilerinin Karıştığı Çatmalara İlişkin Hukuk Davalarında Görev ve Yargı Yetkisi*, V. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumundan Ayır Bası, Ankara 1989, s. 153.

⁶⁰ Konvansiyon md. 1.

⁶¹ THOMMEN, 131; Ergon ÇETİNGİL, *Mukayeseli Hukuk Açısından Gemilerin İhtiyati Haczi*, İstanbul, 1972, s. 116.

⁶² BRANDON, s. 459; THOMMEN, s. 130.

⁶³ THOMMEN, s. 130.

kapsamaktadır⁶⁴. Bu açıdan, yargı dokunulmazlığı gemi sahibinin sıfatına değil geminin tahsis edildiği kamu hizmetine bağlı olarak tanınmaktadır⁶⁵. Aynı şekilde, özel şahıslar tarafından devlet için kamu hizmeti amacıyla işletilen gemiler de haciz dokunulmazlığından yararlanırlar⁶⁶. Hangi gemilerin kamu hizmeti yaptığı Konvansiyon'da açıklanmıştır⁶⁷. Harp gemileri, devlete ait yatlar, gözcü gemileri, hastane gemileri, donanmaya bağlı yardımcı gemiler, ikmal gemileri ile devlete ait olan veya onun tarafından ticari olmayan amaçla işletilen diğer gemiler⁶⁸ alacağın doğumu sırasında münhasıran kamu hizmetine tahsis edilmişlerse yargı dokunulmazlığından yararlanırlar. Bu gemiler hakkında dava açılmaz, üzerlerine tedbir konulamaz ve haczedilemezler. Diğer bir ifade ile bunlar hem yargı hem de icra muafiyetine sahiptirler⁶⁹. Fakat her ne kadar kamu hizmeti görseler de bazı alacaklardan dolayı bu gemiler aleyhine dava açılmasına izin verilmiştir. Bu davalar şunlardır: (1) çatma veya diğer seyrüsefer kazaları, (2) kurtarma yardım ve müşterek avarya alacakları, (3) tamir, ikmâl veya gemi ile ilgili diğer sözleşmelerden doğan alacaklar. 1926 Brüksel Konvansiyonu'nun bu düzenlemesine göre, bir harp gemisi veya münhasır kamu hizmetine tahsis edilmiş herhangi bir gemi belirtilen alacaklardan birinin doğmasına sebep olmuşsa ona karşı dava açılabilir⁷⁰. Fakat ihtiyati ve icrai haciz şeklindeki el koymalarda dokunulmazlık devam eder⁷¹.

⁶⁴ Giorgio BERLINGIERI, *Yabancı Devlete Mensup Bir Gemi İhtiyati Haciz Altına Alınabilir mi?*, İBM, 1938, s. 122.

⁶⁵ BERLINGIERI, *Yabancı Devlete Mensup Bir Gemi İhtiyati Haciz Altına Alınabilir mi?*, s. 122.

⁶⁶ ÇETİNGİL, s. 117.

⁶⁷ 1926 Brüksel Konvansiyonu'nun 5. maddesine göre, mahkeme geminin kamu hizmetine tahsisi ve ticari olmayan faaliyeti hususunda tereddüde düşerse işleten devletin diplomatik temsilcisinden bir belge isteyebilir. Mahkeme, belgenin içeriğine göre hareket eder. Çünkü belge, aksi ispat edilemeyen kesin delil niteliğindedir. İbraz edilen belgede geminin kamu hizmeti için kullanıldığı belirtilirse mahkeme geminin haczedilemeyeceğine karar verir. Eğer haciz kararı daha önce verilmişse kaldırılmasına hükmeder. Ek Protokol, geminin gördüğü hizmetin açıklanmasından kaçınma yetkisini tanımıştır. Geminin gördüğü kamu hizmetinin açıklanması işleten devletin millî menfaatlerini ihlâl edecekse delil ve belge sunulmayabilir.

⁶⁸ 1926 Brüksel Konvansiyon md. 3/I-3.

⁶⁹ THOMMEN, s. 132; BOUCHEZ, s. 26.

⁷⁰ BRANDON, s. 459.

⁷¹ ÇETİNGİL, s. 116 dn. 86; BOUCHEZ, s. 26.

Hemen hemen bütün hukuk sistemlerinde⁷² benimsenen sınırlı yargı muafiyeti 1982 yılında yürürlüğe giren 2675 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun (MÖHUK) ile Türk hukukunda da yerini almıştır. 2675 sayılı MÖHUK, 2007 yılında 5718 sayılı MÖHUK ile yürürlükten kaldırılmıştır. 5718 sayılı MÖHUK'un 49. maddesinde de sınırlı muafiyet kabul edilmiştir. 5718 sayılı MÖHUK'un 49. maddesine göre “*yabancı devlete, özel hukuk ilişkilerinden doğan hukukî uyumsuzluklarda yargı muafiyeti tanınmaz*”. O halde, yabancı devlete ait bütün gemiler değil, sadece kamu hizmetine tahsis edilmiş ve ticari amaçla kullanılmayan gemilerin yargı muafiyeti vardır. Devlet aleyhine açılan bir davada, dava konusunun bir hâkimiyet tasarrufu mu olduğu yoksa özel hukuka ilişkin bir faaliyetin mi bulunduğu bir vasıflandırma sorunudur. Bu sorun mahkemenin hukukuna (*lex fori*) göre çözümlenecektir. Dava konusu hukuki ilişkinin Türk hukuk anlayışına göre özel hukuk niteliği taşıması halinde yabancı devlet yargı muafiyetinden yararlanma hakkını kaybedecektir⁷³.

5718 sayılı MÖHUK'un 49. maddesinde, özel hukuk ilişkilerinden doğan davalarda yabancı devletlerin yargılanabileceği öngörülmekle beraber verilecek kararın yabancı devletin Türkiye’de bulunan malları üzerinde icra edilip edilemeyeceği hususunda ayrı bir düzenleme yoktur⁷⁴. İİK'nın

⁷² Hukuk sistemleri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. THOMMEN, s. 29-46; *İsviçre Federal Mahkemesi Kararı Çevirisi: Yabancı Devletlerin Yargı ve İcra Bağımsızlığı Ülkesellik İlkesi*, Çeviren: M. Turgut TURHAN, AÜHFD, C. 37, 1980, s. 516; D. Stanley METZGER, *Immunity of Foreign State from Attachment or Execution in the USA*, NYIL, Vol. X, 1979, s. 1131-141; Jean-Flavien LALIVE, *Swiss Law and Practice in Relation to Measures of Execution Against the Property of a Foreign State*, NYIL, Vol. X, 1979, s. 153-166; CCA VOSKUIL, *The International Law of State Immunity As Reflected in Dutch Civil Law of Execution*, NYIL, Vol. X, 1979, s. 245-289; I. SEIDL-HOHENVELDERN, *State Immunity: Federal Republic of Germany*, NYIL, Vol. X, 1979, s. 55-72; VIBHUTE, s. 628-637; HIGGINS, s. 35-54.

⁷³ Yargıtay, Türk karasularında SSCB’ye ait XACAH isimli harp gemisinin çatma sebebiyle meydana getirdiği haksız fiil ilişkisini 2675 sayılı MÖHUK’un 33. maddesi anlamında bir hâkimiyet tasarrufu olarak nitelendirmiştir [4.HD, E. 1987/7309, K.1987/7373, T. 12.10.1987: YKD, C. XIV, S. 1, 1989, s. 29-35]. Bu değerlendirmenin yanlış olduğu, Türk karasularında meydana gelen çatmalarda ortaya çıkan hukukî sorumluluğun özel hukuk ilişkisi niteliğinde olduğu, kamu hizmetine tahsis edilmiş yabancı devlet gemilerinin vermiş oldukları zararlardan dolayı Türk mahkemelerinde dava açılabilmesi hakkında bkz. KENDER, s. 141-157; Râyegan KENDER, *Çatma Hukukunda Harp Gemileri*, BATİDER Hikmet BELBEZ Hatırasına Armağan Özel Sayı, C. XIII, S. 3-4, 1986, s. 111-142.

⁷⁴ Aslan GÜNDÜZ, *Yabancı Devlet Malları Üzerinde Cebri İcra Mümkün müdür?*, (1984)1 MHB, s. 15.

82. maddesine göre, devlet malları haczedilemez⁷⁵. İİK'nın 82. maddesinde kastedilen devletin, Türk devleti olduğu ve bu madde ile yabancı devlet mallarının cebri icra bağışıklığının düzenlenmediği kabul edilmektedir⁷⁶. Diğer bir ifade ile doktrin⁷⁷ ve uygulamada⁷⁸ yabancı devlet *for* ülkesinde bulunan mallarını ticari amaçlar için kullanıyorsa bunlara cebri icra bağışıklığının uygulanmayacağı kabul edilmektedir. Yabancı devletlere ait ticaret gemilerinin Türk mahkemeleri tarafından ihtiyati haczine son zamanlarda oldukça sık rastlanmaktadır. 1926 Brüksel Konvansiyonu'nda, taraf devletlerin ticari amaçlarla kullandıkları gemilerine cebri icra muafiyeti tanınmamıştır. 1926 Brüksel Konvansiyonu'na taraf olmayan ülke gemileri açısından ise cebri icra muafiyeti milletlerarası hukuka uygun bir şekilde yorumlanmalıdır. 1926 Brüksel Konvansiyonu ile getirilen düzenlemenin bir milletlerarası örf ve adet kuralı haline geldiği söylenebilir⁷⁹. Yabancı devlet gemilerinin yaygın bir şekilde ihtiyaten haczedilmesinin yanı sıra milletlerarası antlaşmaların da konuya aynı şekilde yaklaşmaları nedeniyle, 1926 Brüksel Konvansiyonu'na taraf olmayan devletler açısından milletlerarası örf ve adet kuralının varlığından söz etmek yanlış olmayacaktır. Türk mahkemelerinin ihtiyati haciz kararı vermeleri ve bunun uygulanması sonucu yabancı devlet ticaret gemilerinin tutuklanması hem sınırlı muafiyet anlayışına hem de milletlerarası hukuka uygundur⁸⁰.

⁷⁵ Hangi malların devlete ait olduğu 1050 sayılı Muhasebe Umumiye Kanunu'nun 2. maddesinde düzenlenmiştir.

⁷⁶ ÇETİNGİL, s. 99; GÜNDÜZ, *Yabancı Devletin Malları Üzerinde Cebri İcra Mümkün müdür?*, s. 16.

⁷⁷ GÜNDÜZ, *Yabancı Devletin Malları Üzerinde Cebri İcra Mümkün müdür?*, s. 16. UYAR, yabancı devletin kamu yararına tahsis ettiği malların, milletlerarası nezaket gereği, haczedilemeyeceğini; sadece ticarî faaliyetlerine tahsis ettiği malların haczedilebileceğini; yabancı devletin ticarî faaliyetlerinde tacirler gibi özel hukuk hükümlerine tabi olduğunu ifade etmiştir (Talih UYAR, *İcra Hukukunda Haciz*, Manisa, 1990, s. 518).

⁷⁸ İstanbul 2. Asliye Ticaret Mahkemesi, İspanya devleti tarafından deniz ticaretinde kullanılan Magallanes adlı geminin seferden menine dair verilen kararın kaldırılması davasında devlet mallarının haczedilmeyeceğine ilişkin İİK'nın 82. maddesinin yabancı devlet mallarına uygulanmayacağına karar vermiştir. Mahkemeye göre, gerek uluslararası antlaşmalar gerekse yabancı mahkeme kararları devletin ticari faaliyetlerinden doğan borçlar için mallarının haczedileceğini teyit etmektedir. Magallanes'in yaptığı servis ticarî nitelikte olduğundan seferden menine karar verilebilir. İBM, C. XII, 1938, s. 210-217].

⁷⁹ GÜNDÜZ, *Yabancı Devletin Malları Üzerinde Cebri İcra Mümkün müdür?*, s. 17.

⁸⁰ EKŞİ, *Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi*, s. 144.

B. Boğazlarda Zararsız Geçiş Rejimine Tabi Olan Yabancı Gemilerin Haciz Muafiyetinden Yararlanıp Yararlanamayacağı Sorunu

1958 Cenevre Konvansiyonu'ndan önce kıyı devletinin egemenliğine rağmen yabancı ticari gemilerin karasularından zararsız geçişinin milletlerarası örf ve adet kuralı olarak uzun zaman önce ortaya çıktığı kabul edilmektedir⁸¹. Zararsız geçiş kuralı Milletlerarası Adalet Divanı tarafından 1949 yılında Corfu Channel davasında⁸² da aynen kabul edilmiştir⁸³. Daha sonra, zararsız geçiş rejimi, 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Konvansiyonu ile antlaşma hükmü haline getirilmiştir. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonu⁸⁴ ile bu prensip ikinci defa bir milletlerarası antlaşmada ifadesini bulmuştur⁸⁵. 1958 Cenevre Konvansiyonu'na göre, geçiş karasuları içinde, ya bu suları iç sulara girmeksizin katetme veya iç sulara girme veya iç sulardan açık denize çıkma amacıyla seyretmektir (1958 Cenevre Konvansiyonu md. 14)⁸⁶. Karasularında durma ve demirleme, yalnız ulaştırmanın olağan bir gereği ise veya mücbir sebep veya tehlike

⁸¹ Malcolm N. SHAW, *International Law*, 5th ed., Cambridge 2003, s. 507; Donald R. ROTHWELL, *Chapter 5 Innocent Passage in the Territorial Sea: The UNCLOS Regime and Asia Pasific State Practice*, Navigational Rights and Freedoms and the New Law of The Sea, Edt. Donald R. Rothwell/Sam Bateman, Hague 2000, s. 74; DHN JOHNSON, *Innocent Passage, Transit Passage*, Encyclopedia of Public International Law, Vol. II (E-I), Amsterdam, 1995, s. 994; RR CHURCHILL/A.V. LOWE, *The Law of The Sea*, 3rd ed., Manchester 1999, s. 102-103.

⁸² ICJ, CORFU CHANNEL CASE Judgment of 15 December 1949 (Assessment of the amount of compensation due from the People's Republic of Albania to the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland) :http://www.icj-cij.org/icjwww/icases/icc/icc_isummaries/icc_isummary_19490409.htm (23.10.2016).

⁸³ CHURCHILL/LOWE, s. 103.

⁸⁴ 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu, 1982 yılında Jamaika'nın Montego Bay şehrinde imzalanmıştır. 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu, 320 madde ve dokuz ek ve nihai senetten oluşmaktadır. 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nda genel olarak karasuları ve bitişik bölge, zararsız geçiş, milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazlar, transit geçiş rejimi, ada devletleri, münhasır ekonomik bölge, kıta sahanlığı, açık denizler, adalar rejimi, kapalı ve yarı kapalı denizler, denizde bilimsel araştırmalar, uyumsuzlukların çözüm yolları konuları düzenlenmiştir. Konvansiyon'un hazırlık çalışmaları hakkında ayrıntılı bilgi bkz. Bernardo ZULETA, *The Law of the Sea United Nations Convention on the Law of the Sea with Index and Final Act of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea*, United Nations Publications, New York 1983, s. xix-xxviii.

⁸⁵ SHAW, s. 507; ROTHWELL, s. 74; JOHNSON, s. 994; CHURCHILL/LOWE, s. 103-104.

⁸⁶ Benzer bir tanım 1982 Konvansiyonu'nun 18. maddesinde yer almaktadır.

nedeniyle zorunlu ise geçiş olarak değerlendirilir. Geçişte önemli olan “geçiş amacı”dır⁸⁷. Geçiş, kıyı devletinin barışına, düzenine veya güvenliğine halel getirmedikçe zararsızdır^{88,89}. Böylece 1958 Cenevre Konvansiyonu, zararsız geçiş hakkını, geçiş amacıyla geçmek şeklinde tanımlamakla kalmamış hangi durumlarda bu niteliğin ortadan kalkacağını da saptamış bulunmaktadır⁹⁰. 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu’nun 19. maddesinde, 1958 Cenevre Konvansiyonu’nun 14. maddesi tekrarlanmıştır. 1982 Konvansiyonu’nun 19. maddesine göre, geçiş kıyı devletinin güvenliğini, düzenini ve barışını ihlâl etmiyorsa zararsızdır. Bununla beraber 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu zararlı geçişin açıklamasını 1958 Cenevre Konvansiyonu’ndan daha geniş bir şekilde ortaya koymuştur⁹¹. Yabancı geminin hangi hareketlerinin onun geçişini, kıyı devletinin barışına, düzenine ve güvenliğine aykırı kılacağı tek tek sayılmıştır⁹².

Karasularından zararsız geçiş yapmakta olan yabancı gemiler için sahil devletinin yargı yetkisi ile ilgili düzenleme getiren 1958 Cenevre Konvansiyonu ve 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu’na Türkiye muhalefet ederek katılmayacağını açıkça beyan etmiştir⁹³. 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu’nun 28. maddesi, 1958 Cenevre Konvansiyonu’nun 20. maddesi ile aynı içeriğe sahiptir. 1958 Cenevre Konvansiyonu iki grup istisna öngörmüştür. Bunlardan ilki, karasularından geçiş amacıyla yapılan borçlar ile karasularından geçiş sırasında doğan borçlar için kıyı devletinin haciz yetkisinin varlığıdır. Bu sebeple kılavuz, römorkaj ücretleriyle çatma veya kurtarma yardımından doğan borçlar

⁸⁷ TOLUNER, s. 111.

⁸⁸ Cenevre Konvansiyonu md. 14/4.

⁸⁹ Zararsız geçişle ilgili olarak 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonu’nda daha ayrıntılı bir düzenleme ile hangi eylem veya işlemlerin geçişi zararlı hale getireceği açıklanmıştır (1982 Konvansiyonu md. 19). Ayrıca zararlı geçişe ilişkin örnekler için bkz. ROTHWELL, s. 75.

⁹⁰ TOLUNER, s. 114.

⁹¹ René-Jean DUPUY/Daniel VIGNES, *A Handbook on the New Law of the Sea*, Vol. 2, Dordrecht, 1991, s. 911.

⁹² 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu md. 19/II-a-1.

⁹³ Cenevre Konvansiyonu’nun görüşmeleri sırasında Türkiye ve İspanya delegeleri, devlete ait olan veya devlet tarafından kullanılan ticaret gemilerinin özel kişilere ait gemilerin yararlandığı imtiyazlardan başka imtiyazlara sahip olamayacaklarını beyan etmişlerdir. Konvansiyonu imzalamamakla beraber yargı dokunulmazlığı meselesinde bu iki ülkenin devlet ticaret gemileri ile özel gemiler arasında tam bir eşitlik sağlamak istedikleri ortadadır (THOMMEN, s. 46).

için yabancı gemi yetkili Türk makamları tarafından ihtiyaten haczedilebilir. İkinci istisnaya göre, karasularında yatan veya iç sulardan karasularına geçen gemiler üzerinde kıyı devletinin haciz yetkisi bulunmaktadır. Burada alacağın sebebi, doğuş yeri ve zamanının önemi yoktur. Marmara Denizi ve Boğazlar içsu olarak kabul edildiklerinden bu bölgeden geçen yabancı gemiler üzerinde Türkiye'nin haciz yetkisi vardır⁹⁴. Yabancı gemi içsulardayken haciz yasağı uygulanmaz⁹⁵. Çünkü bu durumdaki gemi geçiş halinde sayılmaz⁹⁶. Türkiye, söz konusu Konvansiyonları onaylamadığı için karasularından zararsız geçiş yapmakta olan yabancı gemiler için kıyı devletinin yargı yetkisine getirilen sınırlama Türkiye açısından bir antlaşma hükmü olarak uygulanamayacaktır. Çünkü kural olarak milletlerarası antlaşmalar, taraf olmayan ülkeler için hak ve yükümlülük doğurmaz. Bununla birlikte antlaşma hükümlerinin örf ve adet kuralı haline gelmesi durumunda bu hükümler üçüncü devletler için de bağlayıcılık kazanacaktır.

1958 Cenevre Konvansiyonu'nun 20. maddesindeki düzenleme devletler hukukunun örf ve adet kuralı olarak kabul edilecek olursa Türkiye'nin Konvansiyonu imzalamaması sonucu değiştirmeyecektir. Sonuçta bu hüküm Türkiye açısından da bağlayıcı olacaktır. Eğer 20. madde bir örf ve adet hukuku kuralı haline gelmemişse bu durumda Türkiye'yi bağlayan ne yazılı ne de örf ve adet şeklinde bir devletler hukuku kuralı olmayacağından zararsız geçmekte olan yabancı ticaret gemilerinin ihtiyaten veya icraen haczine veya bu gemilere el konulmasına devletler hukuku açısından bir engel kalmayacaktır. Bu nedenle 20. maddenin niteliğinin belirlenmesi oldukça önem taşımaktadır.

Türk Boğazlarından zararsız geçiş yapan yabancı gemilerin haciz muafiyetinden yararlanıp yararlanamayacağı hususunda doktrinde farklı görüşler vardır. Toluner'e göre, "*statüleri bir antlaşmayla düzenlenmemiş olan boğazlardan geçiş rejimini belirleyen milletlerarası deniz hukuku kuralları vardır. Kaynağında örf ve adet hukuku olan bu kurallar, bunlara yazılı biçim vermek ve hukuku geliştirmek amacıyla akdedilmiş bulunan 1958 tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge Konvansiyonu'nda ve bugün 1982 tarihli Deniz Hukukuna Dair Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nda yer almaktadır*"⁹⁷.

⁹⁴ ÇAĞA, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından Transit Geçmekte Olan Yabancı Gemilerin Hacı Meselesi Hakkında Bilimsel İnceleme, s. 4-6.

⁹⁵ THOMMEN, s. 136.

⁹⁶ THOMMEN, s. 136.

⁹⁷ TOLUNER, *Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri*, s. 13.

Baykal'a göre⁹⁸, 1958 Cenevre Konvansiyonu ve 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nda yer alan karasularında kıyı devletinin yargı yetkisine ilişkin hükümler, aynı zamanda bu konudaki milletlerarası örf ve adet kurallarını yansıtan hükümlerdir. Çünkü 1958 Cenevre Konvansiyonu'ndaki düzenlemenin çok az bir değişiklikle 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'na alınmış olması devletler arasında ortak bir uygulama olduğunu ortaya koymaktadır⁹⁹.

Çetingil, 1958 Cenevre Konvansiyonu'nu onaylamayan devletler bakımından Konvansiyon'daki prensiplerin milletlerarası örf ve adet kuralı olarak kabul edilebileceğini, fakat Konvansiyon'da kabul edilen istisnaların önemi karşısında bu sorunun sahil devletinin lehine çözüldüğünü kabul etmektedir¹⁰⁰.

Çağa, uygulamadaki farklılıklar nedeniyle 1958 Cenevre Konvansiyonu'na kadar olan dönemde sahil devletinin haciz yetkisini sınırlayan bir örf ve adet kuralının bulunmadığını, fakat 1958 Cenevre Konvansiyonu'ndaki esasların bugün devletler tarafından genel kabul gördüğünü ifade etmektedir¹⁰¹. Daha sonra bu görüşünü değiştiren *Çağa*'ya göre¹⁰², 1958 Cenevre Konvansiyonu'nun 20. maddesinde öngörülen kıyı devletinin yargı yetkisinin kısıtlanmasına ilişkin hükmün Konvansiyon'un yürürlüğe girdiği 1964 yılından beri örf ve adet kuralı halini almış olduğunu mevcut kaynaklardan kesin olarak tespit etmek mümkün olmamıştır. Konvansiyon hazırlıkları sırasında 20. maddenin oybirliği ile kabul edilmiş olması hükmün örf ve adet kuralı haline gelmesi için yeterli değildir. Biran için bunun aksi yani 20. maddenin bugün için örf ve adet kuralı haline gelmiş olduğu ve dolayısıyla Türkiye'yi de bağlayıcı bir nitelik kazandığı kabul edilecek olsa bile, bu durumda maddede yer alan istisnaların incelenmesi gerekmektedir¹⁰³.

⁹⁸ F. Hakan BAYKAL, *İçsularında ve Karasularında Devletin Yargı Yetkisine Getirilen Sınırlamalar*, Hukuk Araştırmaları, C. X, S. 1-3, 1996, s. 187.

⁹⁹ BAYKAL, s. 187.

¹⁰⁰ ÇETİNGİL, s. 89.

¹⁰¹ Tahir ÇAĞA/Rayegân KENDER, *Deniz Ticareti Hukuku III*, 4. bası, İstanbul 2005, s. 132-133.

¹⁰² ÇAĞA, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından Transit Geçmekte Olan Yabancı Gemilerin Haczi Meselesi Hakkında Bilimsel İnceleme, s. 4.

¹⁰³ ÇAĞA, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından Transit Geçmekte Olan Yabancı Gemilerin Haczi Meselesi Hakkında Bilimsel İnceleme, s. 5.

Kanaatimizce, 1958 Cenevre Konvansiyonu ve 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nun, daha önce yapılan milletlerarası antlaşmalardaki düzenlemeleri saklı tutmaları nedeniyle Montreux Antlaşması ile 1926 Brüksel Konvansiyonu karşısında bunların Türk Boğazları bakımından bugün için uygulanmaları mümkün değildir. Ne zaman Montreux yürürlükten kalkarsa o zaman söz konusu Konvansiyonlara taraf olmayan Türkiye açısından bunların etkisi tartışılabilir. 1958 Cenevre Konvansiyonu'nun 25. maddesinde, bu Konvansiyon hükümlerinin halen yürürlükte olan antlaşmaları, bunların tarafı olan devletler bakımından etkilemeyeceği ifade edilmiştir. 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nun III. kısmı milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazları düzenlemektedir¹⁰⁴. Boğazlardan zararsız geçiş yapan gemilerle ilgili yargı yetkisi 45. maddenin yaptığı gönderme nedeniyle 28. maddeye tâbidir.

Milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazlarla ilgili diğer bir hüküm olan 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nun 35. maddesinin (c) bendine göre, III. kısımda yer alan hiç bir hüküm, geçişin kısmen veya tamamen özellikle bu gibi boğazlarla ilgili olup yürürlükte ve uzun bir geçmişe sahip olan milletlerarası antlaşmalarla düzenlendiği boğazlardaki hukuki rejimi etkilemeyecektir. Montreux Antlaşması, 1958 Cenevre Konvansiyonu ve 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'ndan önce yapılmış olup halen yürürlüktedir. 1958 Cenevre Konvansiyonu'nun 25. maddesi ile 1982 Konvansiyonu'nun 35(c) maddesi nedeniyle Montreux rejimi öncelikli olarak uygulanacaktır. Diğer bir ifadeyle, Türk Boğazlarının statüsü Montreux ile belirlendiğinden 1958 Cenevre Konvansiyonu ve 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nda yer alan zararsız geçişe ilişkin hükümler uygulama alanı bulmayacaktır. Çünkü söz konusu Konvansiyonlardaki kurallar statüsü bir antlaşmayla düzenlenmemiş olan boğazlardan geçiş rejimini belirlemektedir. Montreux'un feshedilmesi halinde veya boşluklarının doldurulmasında 1958 Cenevre Konvansiyonu ve 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'ndaki kurallar uygulanacaktır. Gerçi Montreux'un 28. maddesinde geçiş ve sefer serbestisi prensibinin süresiz olduğu yani antlaşmanın sona erdirilmesinden etkilenmeyeceği ifade edilmiştir. Ancak bu durumda dahi, serbestinin kapsamı ve kullanım koşullarının belirlenmesinde başvurulması gereken kurallar 1958 Cenevre ve 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonlarında yer alanlardan başkası olmayacaktır¹⁰⁵.

¹⁰⁴ 1982 Konvansiyonu md. 34-45.

¹⁰⁵ TOLUNER, *Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri*, s. 13.

C. Boğazlarda Transit Geçiş Rejimine Tabi Yabancı Gemilerin Haciz Muafiyetinden Yararlanıp Yararlanamayacağı Sorunu

Montreux Antlaşması'nın ticaret gemilerinin sadece sağlık kontrolü için duracakları, bunun dışında yükü ne olursa olsun herhangi bir işleme bağlı olmaksızın boğazlardan tam geçiş serbestisine sahip olacakları, başkaca bir durmaya mecbur edilmeyecekleri şeklindeki düzenlemesi uygulamada Çanakkale ve İstanbul Boğazlarından transit geçen yabancı gemilerin haczedilip haczedilemeyeceği konusunda tereddütlere sebep olmuştur. Montreux'da Türk makamlarının yargı yetkisini kapsayacak şekilde boğazlardan geçmekte olan gemilerin durdurulamayacağına dair açık bir hüküm yoktur. Ayrıca, Türkiye'nin katıldığı diğer bir milletlerarası antlaşmada ve iç hukukta da boğazlardan geçmekte olan yabancı geminin haciz kararıyla durdurulmasını yasaklayan bir hüküm bulunmamaktadır. Boğazlardan geçiş yapan yabancı gemiler daima içsulardan karasularına girmek durumunda olduklarından bunlar için zararsız ve transit geçiş muafiyeti söz konusu olmayacaktır.

Boğazlar bölgesinden transit geçiş rejimini zararsız geçiş rejiminden ayırmak gerekir. Zararsız geçiş rejimi esas olarak karasularından geçiş rejimi olmakla beraber boğazlarda da uygulanır. Fakat karasularından geçişin aksine boğazlarda zararsız geçiş ertelenemez. Zararsız geçişe ilişkin açıklamalar daha önce yapıldığı için üzerinde durulmayacaktır. Burada transit geçiş kavramı açıklandıktan sonra Türk Boğazlar bölgesinde transit geçiş rejiminin uygulanıp uygulanamayacağı açıklanmaya çalışılacaktır.

1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'ndan önce, milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazlardan geçiş 1958 Cenevre Konvansiyonu ile düzenlenmişti. Bu Konvansiyon zararsız geçiş rejimini öngörmektedir. 1958 Cenevre Konvansiyonu'ndan farklı olarak 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazlara ilişkin en az onüç madde içermektedir¹⁰⁶. 1958 Cenevre Konvansiyonu'nda transit geçişe ilişkin bir hüküm yoktur. Transit geçiş kavramı 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu ile milletlerarası hukuka sokulmuş bir kavramdır¹⁰⁷. 1982 Konvansiyonu açısından ortaya çıkan en önemli sorun, karasularının oniki

¹⁰⁶ T. SCOVAZZI, *The Evolution of International Law of the Sea: New Issues, New Challenges*, Recueil des Cours, Vol. 286, 2000, s. 168.

¹⁰⁷ JOHNSON, s. 996-997; William TETLEY, *International Conflict of Laws Common, Civil and Maritime*, Montreal 1994, s. 69.

mile çıkarılmasıydı. Böylece o zamana kadar açık deniz sayılan alanlar karasuyu haline gelmiş ve karasularından zararsız geçiş rejimine tabi kılınmışlardır¹⁰⁸.

1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nun 37-44. maddeleri, yeni geçiş rejimi olan transit geçiş rejiminin hangi boğazlarda uygulanacağını ortaya koymakta, bu boğazlarda kıyı devletleri ile geçiş hakkını kullanacak yabancı gemilerin hak ve yükümlülükleri düzenlenmektedir. 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nun 37. maddesine göre, transit geçiş, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bir bölümü arasında milletlerarası seyrüsefer için kullanılan boğazlara uygulanır. O halde transit geçiş rejimi bütün boğazlar için değil sadece 37. maddede tanımlanan boğazlarda uygulama alanı bulacak olan bir rejimdir. 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nun 38/2. maddesinde bazı coğrafi konumdaki boğazlardan transit geçiş kavramının ne anlama geldiği açıklanmıştır. Bu maddeye göre *“transit geçiş, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir kısmı ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer kısmı arasında, boğazlardan sürekli ve çabuk transit geçmek münhasır amacıyla ulaştırma ve uçuşta serbestisinin kullanılmasıdır”*. Bu tanımla transit geçiş rejimi yalnız deniz hukukunda değil hava sahasının hukuki rejimi konusunda da yeni sonuçlar doğuracaktır¹⁰⁹.

Zararsız geçiş sadece gemilere uygulandığı halde transit geçiş uçaklara da uygulanmaktadır¹¹⁰. Diğer bir ifadeyle, transit geçiş rejimi, bütün gemilere ve hava araçlarına milletlerarası boğazlardan geçiş serbestisi getirmektedir. Bu rejimin getirilmesiyle, karasularının oniki mile çıkarılmasıyla önceden açık deniz olan boğazların karasularına dahil edilmesinden kaynaklanan sorunlar giderilmiştir¹¹¹. Denizci devletler, karasularının oniki mile çıkarılmasına milletlerarası ulaşımda kullanılan boğazlarda geçiş serbestisinin sağlanması kaydıyla razı olmuşlardır. Denizci devletler, zararsız geçişin özellikle de

¹⁰⁸ Malcolm D. EVANS, *The Law of the Sea: International Law*, Edt. Malcolm D. Evans, Oxford 2003, s. 636.

¹⁰⁹ TOLUNER, s. 143-144.

¹¹⁰ SHAW, s. 513; EVANS, s. 636.

¹¹¹ Sam BATEMAN, *Chapter 6 The Regime of Straits Transit Passage in the Asia Pacific: Political and Strategic Issues*, Navigational Rights and Freedoms and the New Law of The Sea, Edt. Donald R. Rothwell/Sam Bateman, Hague 2000, s. 95-96.

askeri gemiler açısından boğazlardan geçiş serbestisini sağlamaya yeterli olmadığını ifade etmişlerdir¹¹².

Karasularının oniki mile çıkarılmasıyla, önceden açık deniz olan alanlar karasuyu haline gelmiştir. Bu durumda zararsız geçiş yetersiz kalmış; zararsız geçişte kıyı devletinin yetkileri daha fazla olduğundan karasularının genişlemesiyle kıyı devletlerinin de yetkileri artmıştır. Bunun sonucunda kıyı devletlerinin yetkilerini geçiş serbestisi lehine sınırlama ihtiyacı doğmuştur. Bu ihtiyaç transit geçiş rejimi ile giderilmiştir¹¹³. Transit geçiş rejimi, milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazlar için denizci ülkelerin serbest geçiş istekleri ile boğaz devletlerinin zararsız geçiş rejimini muhafaza etme istekleri arasındaki bir uzlaştırma yolu teşkil etmektedir¹¹⁴. Transit geçiş olmasaydı bu boğazlarda sadece zararsız geçiş olacaktı. Zararsız geçiş rejimi ise transit geçiş rejiminden daha sınırlı bir geçiş serbestisi sağlamaktadır. Çünkü zararsız geçişte hava araçları için geçiş serbestisi olmadığı gibi kıyı devleti bazı hallerde geçişi engelleyebilmektedir¹¹⁵. Dolayısıyla transit geçiş, zararsız geçiş ile karşılaştırıldığında kıyı devletlerinin yetkilerini kısıtlayan, yapacağı düzenlemelerde takdir hakkını milletlerarası kurallara, uygulamalara uygun olmak koşuluyla sınırlayan daha serbest bir geçiş rejimidir¹¹⁶. Diğer bir ifadeyle, zararsız geçiş, transit geçiş rejiminden daha sınırlı bir rejim olup hava araçlarını kapsamaz¹¹⁷.

¹¹² Budislav VUKAS, *Chapter 10 The New Law of The Sea and Navigation: A View From The Mediterranean*, *The Law of the Sea Selected Writings*, Leiden 2004, s. 142; Turgut TARHANLI, *Montreux'un 57. Yılında Türk Boğazlarının Güncel Sorunları*, Sempozyum-Panel 9 Kasım 1993 İstanbul, Deniz Ticaret Odası Yayın No: 33, İstanbul 1994, s. 41; Lois B. SOHN/Kristen GUSTAFSON, *The Law of the Sea*, 4th ed. reprinted, St. Pal Minn. 1998, s. 106-107.

¹¹³ JOHNSON, s. 996-997

¹¹⁴ VUKAS, s. 144-145.

¹¹⁵ BATEMAN, s. 96; SOHN/GUSTAFSON, s. 108.

¹¹⁶ Ian BROWNLIE, *Principles of Public International Law*, 5th ed., Oxford 2002, s. 197; TOLUNER, *Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri*, s. 14; Gündüz AYBAY, *Türk Boğazları Bölgesinden Geçiş Transit Geçiş midir?*, *DenizHD*, S. 2, 1996, s. 7-8; Atilla AYBAY/Aydın AYBAY/Gündüz AYBAY/Rona AYBAY, *Deniz Hukuku-Hukuka Giriş Borçlar Hukuku Deniz Ticaret Hukuku Uluslararası Deniz Hukuku Deniz İş Hukuku*, Editör: Gündüz AYBAY, İstanbul, 1998, s. 875.

¹¹⁷ Zararsız geçiş rejimi ile transit geçiş rejimi arasındaki diğer farklılıklar için bkz. VUKAS, s. 144-146.

Montreux Antlaşması'nda kullanılan “geçiş ve ulaşım serbestisi”, 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu ile ortaya çıkan “transit geçiş rejimi”nden tamamen farklıdır. Montreux'daki bu serbesti Türkiye'nin egemenliğini sınırlayan “zararsız geçiş hakkı” olarak değerlendirilmelidir¹¹⁸.

1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu, 1958 Cenevre Konvansiyonu'ndan ayrı olarak milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazlar için klasik “kesintisiz zararsız geçiş” rejimi yanında ayrı bir hukuki rejim olan ve çok daha büyük serbestileri ihtiva eden “transit geçiş rejimini” kabul etmiştir. Denizci ülkeler açısından önem taşıyan geçiş ve sefer serbestisi ile kıyı devleti açısından önem taşıyan zararsız geçiş arasında bir uzlaşma sağlamak amacıyla bu rejim getirilmiştir¹¹⁹. Başlıca denizci ülkeler, karasularının oniki mile çıkarılmasını ve ikiyüz mil genişliğinde münhasır ekonomik bölge tesisini, münhasır ekonomik bölgenin ikiyüz mile çıkarılmasını askeri ve ticari gemilerin geçiş serbestisinin tehlikeye atılmaması kaydıyla kabul etmişlerdir. 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu ile milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazlar için yeni bir rejimin getirilmesinin sebebi budur¹²⁰.

1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nun getirdiği transit geçiş rejiminin Çanakkale ve İstanbul Boğazları açısından uygulanıp uygulanamayacağı üzerinde durulması gerekli olan önemli bir konudur. Türkiye, 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'na taraf olmadığından Konvansiyon'daki hükümlerin Türkiye'yi bağlaması ancak bu hükümlerin örf ve adet kuralı haline gelmesiyle mümkün olacaktır. 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu örf ve adeti yansıttığı sürece üçüncü devletleri bağlar. Milletlerarası antlaşmalarda yer alan, örf ve adet kuralı niteliği taşıyan hükümlerin antlaşmaya taraf olmayan üçüncü ülkeler için bağlayıcı olduğu doktrin, mahkeme kararları, Viyana Antlaşmalar Hukuku Konvansiyonu ve Milletlerarası Adalet Divanı tarafından kabul edilmektedir¹²¹. Örf ve adet kuralından söz edebilmek için, kuralın, genel ve tutarlı olarak uygulanması ve bu uygulamanın devletlerce hukuk olarak kabul edilmiş olması gerekir.¹²² Bu iki unsurun yanı sıra bir kuralın örf ve adet kuralı olarak kabul edilebilmesi için esaslı norm olma vasfını taşıması gerektiğini ifade eden *Vukas*'a göre, 1982 Birleşmiş Millet-

¹¹⁸ İNAN, s. 57.

¹¹⁹ SCOVAZZI, s. 168.

¹²⁰ SCOVAZZI, s. 168-169.

¹²¹ VUKAS, s. 17.

¹²² Ayrıntılı bilgi için bkz. GÜNDÜZ, s. 16-21.

ler Deniz Hukuku Konvansiyonu'nda yer alan hükümler esaslı norm olma özelliğine sahip olmakla beraber yaygın kabul ve bağlayıcı olma inancı koşullarını tam olarak yerine getirmedikleri için bunlar henüz örf ve adet kuralı olarak uygulanamazlar¹²³.

Dyoulgerov, Boğazlar'dan geçiş rejiminin Montreux Antlaşması ile belirlendiğini; ancak uzun zamandan beri uygulanan bu Antlaşma'nın diğer milletlerarası antlaşmalar, milletlerarası örf ve adet hukuku ve mahkeme kararları ile tamamlanması gerektiğini belirtmektedir¹²⁴. 1936 Montreux Antlaşması, 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nun 35. maddesinin (c) bendi kapsamına girmektedir. Bununla beraber, 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu, deniz hukukuna ilişkin örf ve adet kurallarını bir araya getirdiğinden, Boğazlardan geçiş rejiminin yorumlanmasında ve özellikle Montreux'da düzenlenmeyen konularda Montreux Antlaşması'nın tamamlayıcısıdır. Bu yönüyle 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu, Montreux'a taraf bütün devletler için, bunların 1982 Birleşmiş Milletler Antlaşması'nı onaylamış olup olmadığına bakılmaksızın, uygulanır¹²⁵. 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nun, boğazlardan transit geçiş rejimine ilişkin hükümlerinin henüz örf ve adet kuralı haline gelmediği genel olarak kabul edilmektedir.

Koh, uluslararası ulaşırmada kullanılan boğazlardan transit geçiş rejiminin, 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nun getirdiği yeni bir kavram olması sebebiyle örf ve adet kuralı olarak kabul edilemeyeceğini ifade etmiştir¹²⁶. 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu hükümleri örf ve adet kuralı olmamakla beraber deniz hukukuna yeni hükümler getiren, uygulamanın yeknesaklaştırılması ve kıyı devletinin yetkilerindeki değişiklikler için gerekli zemini hazırlayan bir antlaşmadır¹²⁷. 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nun 159 devlet tarafından imzalanması evrensel kabul gördüğü izlenimi verse de imza, tek başına, antlaşmanın amacı ve

¹²³ VUKAS, s. 17.

¹²⁴ DYULGEROV, s. 69.

¹²⁵ DYULGEROV, s. 77-78.

¹²⁶ Tommy T.B. KOH, *The Law of the Sea United Nations Convention on the Law of the Sea with Index and Final Act of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea*, United Nations Publications, New York 1983, s. xxxxiv.

¹²⁷ J. SYMONIDES, *Geographically Disadvantaged States under the 1982 Convention on the Law of the Sea*, Recueil des Cours, Vol. 208, I, 1988, s. 388.

kapsamı ile uyumlu olmayan faaliyetlerden kaçınma yükümlülüğünü doğurur¹²⁸. *Chuchill/Lowe*, transit geçiş rejiminin, boğaz devletinin bu geçiş rejimini 1982 Konvansiyonu'na taraf olmayan üçüncü devletlere açıkça vermiş olması veya bu tür geçişlere aşına olması sebebiyle bazı boğazlar için örfe ve adet kuralı haline geldiğini ifade etmişlerdir. Cebelitarık Boğazı ve Dover Boğazı muhtemelen bu nitelikteki boğazlardır¹²⁹. *Chuchill/Lowe*, 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nun kıyı devletinin yasama yetkisine ilişkin hükümlerinin Çanakkale ve İstanbul Boğazlarında da uygulanacağını; Türkiye'nin hazırladığı Boğazlar Tüzüğü'nün Montreux Antlaşması'na uygun bulunmadığını^{130,131}; ancak Tüzüğü'nün varlığının Montreux'un kapsamı dışında

¹²⁸ SYMONIDES, s. 388-389.

¹²⁹ CHUCHILL/LOWE, s. 113.

¹³⁰ Montreux Antlaşması zamanında çevre sorunları bilinmiyordu. Bu sebeple, Montreux Antlaşması çevrenin korunması ve deniz kazalarının yol açtığı çevre kirliliği konularında hüküm içermemektedir (Matteo FORNARI, *Conflicting Interests in the Turkish Straits: Is the Free Passage of Merchant Vessels Still Applicable?*, Int'l J. Marine & Coastal L., Vol. 20, Issue 2, 2005, s. 228; SCOVAZZI, s. 182). Türkiye, bu boşluğu dikkate alarak 1993 yılında bir Tüzük hazırlamıştır. Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük, 1998 yılında Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü ile yürürlükten kaldırılmıştır. Tüzük, güvenlik ve trafik konularını düzenlemektedir (SCOVAZZI, s. 183). IMO, Deniz Güvenlik Komitesi (Maritime Safety Committee) Çanakkale ve İstanbul Boğazları ile Marmara Denizinde ulaşım ile ilgili bir dizi kurallar ve tesviyeler hazırlamıştır. Boğazlarda trafik ve geçiş güvenliğine ilişkin Tüzük ve IMO Kuralları farklı değerlendirmelere yol açmıştır. Rusya Federasyonu ve bazı ülkeler Tüzüğü'nün kabul edilemez ve IMO Kurallarına, Montreux Antlaşması'na ve boğazlara ilişkin hükümler içeren diğer milletlerarası antlaşmalara aykırı olduğunu ifade etmişlerdir (SCOVAZZI, s. 184-185; FORNARI, s. 236-237; Kudret ÖZERSAY, *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi*, Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları, Yayın No: 22, Ankara 1999, s. 131-135). Türkiye ise, IMO Kuralları ile Tüzük arasında bir rekabetin değil bir uzlaşmanın olduğunu; Tüzüğü'nün genel olarak boğazlarda manevra güvenliğini düzenlediğini belirtmiştir. 1994 yılında, IMO Hukuk Komitesindeki (Legal Committee) delegelerin çoğu Türkiye'nin çevre korunması ve sefer güvenliği konusundaki hassasiyetini paylaştıklarını ifade etmişlerdir (SCOVAZZI, s. 187; Konuyla ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. ÖZERSAY, s. 124-161; DYOLGEROV, s. 79 vd.).

¹³¹ Buna karşın, *Joyner/Mitchell* (Christopher C. JOYNER/Jeanene M. MITCHELL, *Regulating Navigation through the Turkish Straits A Challenge for Modern International Environmental Law*, Int'l J. Marine & Coastal L., Vol. 17, Issue 4, 2002, s. 524-525) Boğazlardan geçişe ilişkin hukukî rejimin 1936 Montreux Antlaşması ile düzenlendiğini; bu Antlaşma'nın Türkiye'ye deniz trafiğini düzenleme yetkisini verdiğini; bu Antlaşma ile Türkiye'nin aynı zamanda boğazlardan tam zararsız geçiş ve sefer serbestisini sağlama yükümlülüğü altında olduğunu; hatta tehlikeli yükü olsa bile gemilerin serbestçe boğazlardan geçebileceğini; Türkiye'nin çevrenin korunması ve güvenlik gerekçeleriyle Tüzüğü

kalan konularda 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nun Montreux ile birlikte varlığını etkilemeyeceğini belirtmişlerdir¹³².

1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nun 35. maddesinin (c) fıkrasında, transit geçişe ilişkin düzenlemenin, “geçişin kısmen veya tamamen özellikle bu gibi boğazlarla ilgili olup yürürlükte ve uzun bir geçmişe sahip olan milletlerarası antlaşmalarla düzenlendiği boğazların hukukî rejimini etkilemeyeceği” açıklanmıştır. Türk Boğazlarının bu tür boğazlardan olduğu kabul edilmektedir¹³³. Türk Boğazları açık denizin bir kısmı ile açık denizin diğer kısmı arasında milletlerarası ulaştırmada kullanılan ve bu nedenle de transit geçiş rejiminin geçerli olacağı bir konumda bulunmakla beraber, bu boğazların hukuki rejimini düzenleyen 1936 Montreux Antlaşması yürürlükte kaldığı sürece, transit geçiş rejimine tâbi olmayacaklardır¹³⁴. Çünkü Montreux'un yapıldığı sırada sadece zararsız geçiş rejimi vardı¹³⁵. Transit geçiş rejimi yoktu.

*Sohn/Gustafson*¹³⁶ ve *Shaw'a*¹³⁷ göre, bazı boğazlar özel bir rejime tabidir. Dolayısıyla özel rejime tabi olan boğazlar, 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nda öngörülen transit geçiş rejiminden etkilenmeyeceklerdir. Bu tür boğazların tipik örneğini Çanakkale Boğazı ve İstanbul Boğazı oluşturmaktadır. Bu Boğazlar halen daha yürürlükte bulunan ve uzun zamandan beri uygulanan Montreux Antlaşması'na tabidirler.

hazırladığını; Tüzüğü'nün Montreux Antlaşması ve milletlerarası hukuka uygun bulunduğunu ifade etmişlerdir. Montreux Antlaşması, güvenlik ve çevre konularında hüküm içermektedir. Ancak zaten Montreux'un hazırlandığı dönemde bu konular gündemde bile yoktu (JOYNER/MITCHELL, s. 526-527). Türkiye, bu Tüzüğü tek başına kabul etmekle beraber, boğazlardan geçen bütün gemiler bu Tüzüğe tabidir. Rusya bu Tüzüğe şiddetle karşı çıkmıştır. Ancak Rusya'nın iddialarına karşın 1994 yılında yapılan ve 1998 yılında yenilenen Tüzük Montreux Antlaşması ile teminat altına alınan serbest geçiş ilkesini ihlâl etmemektedir. Montreux Antlaşması'nda hiçbir zaman mutlak geçiş serbestisi (absolute freedom of passage for vessels) mevcut olmamıştır. Türkiye'nin Tüzük kapsamında getirdiği düzenleme, Türkiye'nin ve Karadeniz devletlerinin geçiş güvenliğini sağladığından Montreux Antlaşması'nın ruhuna da uygundur. Çevre korumaya yönelik olarak yapılan bütün milletlerarası düzenlemelerle de uyumlu olan Tüzük milletlerarası hukukun diğer kuralları ile de uyumludur (JOYNER/ MITCHELL, s. 557-558).

¹³² CHUCHILL/LOWE, s. 115.

¹³³ SHAW, s. 515; TOLUNER, s. 147.

¹³⁴ TOLUNER, s. 147; TOLUNER, *Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri*, s. 14.

¹³⁵ TOLUNER, *Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri*, s. 14.

¹³⁶ SOHN/GUSTAFSON, s. 110.

¹³⁷ SHAW, s. 515.

Caminos, 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu kabul edildiği sırada Konvansiyon'un 35. maddesinin (c) bendinde sözü edilen boğazların örneğini Çanakkale ve İstanbul Boğazları (Dardanelles and Bosphorus), Macellan Boğazı (Strait of Magellan), Danimarka Boğazı (Danish Straits) ve Åland Boğazının (Åland Straits) oluşturduğunu ifade etmiştir¹³⁸.

1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nun 35. maddesinin (c) bendinde *uzun bir geçmişe sahip olan milletlerarası antlaşmalarla düzenlenen boğazlardan* söz edilmesi karşısında uzun bir geçmişe sahip olmanın hangi kıstasa göre ve nasıl belirleneceği sorunu ortaya çıkmıştır. *Caminos*, bu sorunun Çanakkale ve İstanbul Boğazları açısından yaşanmayacağını, zaten bu boğazlardan geçiş rejimini düzenleyen Montreux Antlaşması'nın yeterince uzun zamandan beri uygulandığını belirtmiştir¹³⁹.

Evans da aynı sonuca varmıştır. *Evans*'a göre, Türk Boğazlarının statüsü uzun zamandan beri özel bir milletlerarası antlaşma ile düzenlendiğinden 1982 Konvansiyonu'nun uygulama alanının dışındadırlar¹⁴⁰.

Fornari'ye göre¹⁴¹, Montreux Antlaşması, 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nun 35. maddesinin (c) bendine giren bir antlaşmadır. 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nun 35. maddesinin (c) bendine göre, Konvansiyon'un getirdiği rejim Türk Boğazları açısından uygulanamaz.

1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nun 35. maddesinin (c) bendi açısından diğer bir hassas nokta, *uzun bir geçmişe sahip olan milletlerarası antlaşmanın getirdiği özel rejimin boğazdan geçişe ilişkin bütün hususları düzenlememiş olmasıdır*¹⁴². *Churchill/Lowe*, bu durumda, 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nda yer alan transit geçişe ilişkin hükümlerin eksikleri tamamlayıcı rol oynayacağını ifade etmişlerdir. Montreux Konvansiyonu, Çanakkale ve İstanbul Boğazları açısından özel bir geçiş rejimi getirmekte, belirli tonajlardaki gemiler için geçiş serbestisini sınırlamakta ve bazı hallerde kıyı devletine bildirim yapılması zorunluluğunu getirmektedir. Bu sınırlayıcı hükümler, 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nun 35.

¹³⁸ H. CAMINOS, *The Legal Regime of Straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea*, Recueil des Cours, Vol. 205, V, 1987, s. 130-131.

¹³⁹ CAMINOS, s. 133.

¹⁴⁰ EVANS, s. 636.

¹⁴¹ FORNARI, s. 226.

¹⁴² CAMINOS, s. 136.

maddesinin (c) bendinde özel bir milletlerarası antlaşma ile uzun zamandan beri düzenlenen boğazların kapsam dışı tutulması sebebiyle uygulanmaya devam edeceklerdir¹⁴³. Bununla beraber, Montreux Antlaşması'nın sessiz kaldığı konularda 1982 Konvansiyonu'nda yer alan hükümler özel rejimi tamamlayacaktır. Montreux Antlaşması'nın düzenlemediği konulardan biri kıyı devletinin yetkileridir. Bu sebeple, 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nun kıyı devletinin yasama yetkisini düzenleyen hükümleri Çanakkale ve İstanbul Boğazları'nda da uygulanacaktır. O halde, Montreux Antlaşması ile getirilen ve uzun zamandan beri uygulanan özel geçiş rejiminin kapsamı dışında kalan konularda, Montreux ile 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu birlikte uygulanacaktır¹⁴⁴.

Scovazzi'ye göre, önemli sayıda devletin açıkça veya zımnen transit geçiş rejimini kabulde tereddüt etmesi 1982 Konvansiyonu'nda yer alan transit geçişe ilişkin hükümlerin örf ve adet kuralı olarak teyit edilmediklerini göstermektedir¹⁴⁵. Çanakkale ve İstanbul Boğazları, Marmara Denizi aracılığıyla Akdeniz ile Karadeniz'i birleştirmektedirler. Bu boğazlar tamamen Türk topraklarıyla çevrilidir. Çanakkale Boğazı ile İstanbul Boğazı uzun zamandan beri uygulanan ve Montreux Antlaşması ile düzenlenmiştir. Montreux Antlaşması'ndaki temel ilke, boğazlardan serbest geçiş ilkesidir. Geçiş serbestisi, ticari gemiler ve askeri gemiler açısından ayrı ayrı hükümlerle düzenlenmiştir. Savaş zamanındaki geçiş serbestisi rejimi barış zamanındakinden farklıdır¹⁴⁶.

Tarhanlı'ya göre¹⁴⁷, transit geçiş rejimi bir örf ve adet kuralı olarak peşinen kabul edilemez. Çünkü 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu ile ilk defa uluslararası bir hukuki belgede ifadesini bulan bu rejimin örf ve adet gücüne ulaşması ve dolayısıyla Konvansiyon'a taraf olmayan devletleri de bağlayabilmesi için bazı şartların yerine gelmiş olması gerekir.

Türk Boğazlarının milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğaz konumunda olmasına rağmen özel statüsü nedeniyle transit geçiş rejimi değil zararsız

¹⁴³ CHURCHILL/LOWE, s. 115.

¹⁴⁴ CHURCHILL/LOWE, s. 114-115.

¹⁴⁵ SCOVAZZI, s. 174.

¹⁴⁶ SCOVAZZI, s. 182.

¹⁴⁷ TARHANLI, s. 40-41.

geçiş rejiminin uygulanması gereken boğazlar kapsamına girdiği doktrinde¹⁴⁸ özellikle Toluner tarafından milletlerarası hukuk çerçevesinde gerekçeleriyle beraber ortaya konulmuştur. 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nun 38 (c) maddesinde tanınan ve Türk Boğazlarında transit geçiş rejiminin uygulanmasını bertaraf eden hukuki yapıya rağmen uygulamada, özellikle ihtiyati haciz kararlarını uygulayacak liman otoriteleri “*geçişin transit olması*”nı, “*transit geçiş rejimi*” ile karıştırmaktadır. Bu iki kavramın birbirine karıştırılması nedeniyle boğazlardaki bir limana uğramadan geçen gemilere yönelik ihtiyati haciz kararlarını icra etmede tereddüt göstermektedirler.

Ancak “*geçişin transit olması*” ile “*transit geçiş rejimine tâbi olmak*” birbirinden farklıdır. Türk Boğazlarındaki herhangi bir limana uğramaksızın geçen yabancı gemilerin geçişi, sürekli ve kesintisiz yani transittir. Burada dikkat edilecek husus, “*durmaksızın ve sürekli geçiş*”in transit olarak adlandırılmasıdır. Transit geçiş rejimi ise, bu rejime tâbi boğazlarda sürekli ve çabuk geçen yabancı gemilere uygulanan hukuki rejimdir. Bu rejimin uygulanabilmesi için, 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'ndaki hükümlerin uygulanacağı transit geçiş rejimine tabi olan bir boğaz bulunmalıdır. Oysa bizzat 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu 38(c) maddesinde, statüsü uzun süreden beri uygulanan konvansiyonlarla düzenlenmiş geçiş rejimine tâbi boğazlarda transit geçiş rejiminin uygulanmayacağı açık bir şekilde belirtilmiştir. Uzun zamandan beri uygulanan konvansiyonlarla geçiş rejimi düzenlenen boğazların en güzel örneğini Türk Boğazları teşkil etmektedir. Hatta Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nde (Tüzük md. 50) “*transit*” kavramı yerine “*uğraksız*” kavramı kullanılarak¹⁴⁹ Türk Boğazlarının transit geçiş rejimine tâbi olmadığı vurgulanmak istenmiştir.

1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'na Türkiye taraf olmadığından bu Konvansiyon'da yer alan transit geçiş rejimine ilişkin hükümlerin Türk

¹⁴⁸ TOLUNER, s. 147; AYBAY, *Transit Geçiş*, s. 5-9; Atilla AYBAY / Aydın AYBAY / Gündüz AYBAY / Rona AYBAY, s. 905-908.

¹⁴⁹ Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün tanımlara ilişkin 2. maddesinin (f) ve)g) bentleri şöyledir: “(f) *Uğraklı geçiş yapan gemi: Seferi, Türk Boğazları'ndan bir liman, ya da iskeleye varmak ya da uğramak üzere planlanmış gemi ile uğraksız geçişi bozulan ya da uğraksız geçişini bozan gemi; (g) Uğraksız geçen gemi: Seyri Türk Boğazları'nda bir liman, iskele ya da bir yere uğramamak üzere planlanmış ve bu husus gemi kaptanı tarafından Türk Boğazları'na girişten önce Türk makamlarına bildirilmiş olan gemi anlamında kullanılmıştır.*”

Boğazları açısından uygulanabilmesi bunların örf ve adet kuralı olmalarına bağlıdır. Genel eğilim, 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'ndaki transit geçiş rejiminin yeni bir rejim olması sebebiyle henüz milletlerarası örf ve adet hukuku niteliği kazanmadığı yönündedir. Üstelik, 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nun transit geçiş rejimine ilişkin hükümleri örf ve adet kuralı olarak kabul edilse bile bu rejimin Türk Boğazları açısından uygulanmasına Konvansiyon'un 35. maddesinin (c) bendi engeldir. 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nun 35. maddesinin (c) bendine göre, geçişin, kısmen veya tamamen milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazlarla ilgili olup yürürlükte ve uzun bir geçmişe sahip olan milletlerarası antlaşma ile düzenlendiği boğazlardaki hukuki rejim, transit geçiş rejimini düzenleyen III. Kısımda yer alan hiç bir hükümden etkilenmeyecektir. Dolayısıyla, transit geçiş rejimi, hem 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nun bu rejimi düzenleyen hükümlerinin örf ve adet hukuku niteliğini taşıması hem de Konvansiyon'un 35. maddesinin (c) bendi sebebiyle Çanakkale ve İstanbul Boğazları için uygulama alanı bulmayacaktır.

O halde Montreux Antlaşması'nın Boğazlarla ilgili bazı milletlerarası hukuk sorunlarına çözüm getirmesi; Montreux Antlaşması'nda Türk mahkemelerinin haciz yetkisini sınırlayan bir hükmün olmaması; özel hukuk kaynaklı sorunların Antlaşma'da ele alınmaması karşısında transit geçiş halinde olsalar bile yabancı gemiler boğazlarda haczedilebileceklerdir.

III. Montreux Antlaşması Uyarınca İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından Geçen Yabancı Gemilere Türkiye Tarafından El Konulması

İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı'ndan geçen yabancı gemilere Türkiye'nin el koyma yetkisini, söz konusu boğazlardan geçen bir yabancı geminin özel hukuktan doğan bir alacak için haczedilmesinden ayırmak gerekmektedir¹⁵⁰. Çünkü gemiye el konulması, kıyı devletinin kamu düzeni ve kamu güvenliği açısından risk teşkil eden bir duruma bağlı olarak gerçek-

¹⁵⁰ Yabancı gemilere el konulması kavramının ihtiyati haczi de kapsayacak şekilde geniş yorumlanması hakkında bkz. Nur Jale ECE, *Uluslararası Deniz Hukuku'nda Kıyı Devletinin Gemilere El Koyma Yetkisinin Sınırları*, Uluslararası Deniz Hukukunda Kıyı Devletinin Gemilere El Koyma Yetkisinin Sınırları Sempozyumu Trabzon 24-25 Mart 2011, Editör Ersan Başar, ORSAM Kitapları No: 2, Ankara 2011, s. 68.

leşmesine rağmen, haciz, bir alacağın tahsili amacıyla gerçekleşmektedir. Yargıtay muhtelif kararlarında boğazlardan geçen yabancı gemilerde ihracı veya ithali yasak olan malların bulunması halinde söz konusu gemilere el konulabileceği sonucuna varmıştır. Yargıtay'a göre, Türkiye'nin bu hakkı, uluslararası hukuktan kaynaklanmakta ve bu uygulamayla Türkiye Montreux Antlaşması'nı ihlal etmemektedir. Yargıtay kararlarında yasa dışı silah taşıyan yabancı gemilere el konulabileceği ifade edilmiştir. Nitekim Yargıtay Ceza Genel Kurulu 19 Haziran 1978 tarihli kararında boğazlardan serbest geçişin silah kaçakçılığı yapan yabancı gemilerin de serbest geçeceği anlamına gelmediği; silah kaçakçılığı yapan Kıbrıs Rum bandıralı geminin Türkiye'nin güvenliğini ihlal etmesi sebebiyle geçişine izin verilmeyeceğini; zaten Montreux Antlaşması uyarınca kıyı devletinin güvenliğini ihlal eden yabancı gemilerin geçişine izin vermeme yetkisinin bulunduğunu belirtmiştir. Söz konusu Ceza Genel Kurulu kararına göre:

“Montreux Antlaşması'nın 2. maddesine göre, sulh zamanında ticaret gemileri bayrak ve yükü ne olursa olsun 3. madde hükümleri saklı kalmak üzere gündüz ve gece Boğazlardan serbestçe geçebilirler. Antlaşma'nın 3. maddesinde ise Türk nizamları ile konulmuş sağlık kontrolüne tabi olacakları hüküm altına alınmıştır. Burada, altı çizilerek belirtmek gerekir ki, geçiş serbestisinden yararlanacak olan gemiler normal ticaret gemileridir. Yoksa sadece Türkiye'nin değil bütün ülkelerin yasalarına ve uluslararası antlaşmalara göre yasa dışı ve gayrimeşruluğu kabul edilmiş kaçakçı gemiler değildir. Daha önce silâh ve cephaneye getiren ve son seferinde Boğazlardan transit olarak (durmaksızın) geçmekte iken suçüstü ele geçirilen Kıbrıs Rum Kesimi bandıralı Vasoula adlı geminin masum bir ticaret gemisi olarak kabul edilmesi mümkün değildir. Montreux Antlaşması'nın başlangıç kısmında, boğazlardan geçişin Türkiye'nin güvenliğini koruyacak şekilde düzenlendiği açıkça ifade edilmiştir. Kıbrıs Rum bandıralı Vasoula adlı silâhla yüklü gemi Boğazlardan serbest olarak geçemez. Aksinin kabulü Türkiye'nin egemenlik haklarının ve Montreux Antlaşması'nın ihlâli sayılır”¹⁵¹.

Bazen gemiye el koyma haksız olabilir. Acaba haksız olarak gemiye el konulması halinde el koymadan dolayı zarara uğrayanlar tazminat talep edebilir mi? Yargıtay bu konuda farklı kararlar vermiştir. Diğer bir

¹⁵¹ CGK, E. 1078/8-189, K. 1978/245, T. 19.6.1978.

anlatımla Yargıtay'ın haksız olarak el konulan ticaret gemisi içerisindeki yükler nedeniyle uğranılan gelir kaybından dolayı maddi tazminat talep edilebileceğine ilişkin kararları olduğu gibi aksine kararları da mevcuttur. Yargıtay 4. Hukuk Dairesi'nin 17 Ocak 2000 tarihli kararına konu olan olayda M...Steel Kompleks tarafından Maliye Bakanlığı'na karşı açılan davada davacıya ait gemiye haksız biçimde el konulması nedeniyle maddi tazminat istenmiş; ilk derece mahkemesi tarafından gemiye Montreux Antlaşması'nın 1. maddesinin verdiği yetkiye göre güvenlik amacıyla yasal biçimde el konulduğu gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir. İlk derece mahkemesi kararının temyizi üzerine Yargıtay 4. Hukuk Dairesi aşağıdaki sonuca varmıştır:

“Dava, haksız biçimde el konulan ticaret gemisi içerisindeki yükler nedeniyle uğranılan gelir kaybından kaynaklanan maddi tazminat isteğine ilişkindir. Mahkemece, gemiye el konulmasının iç hukuk kurallarına ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne uygun olduğu gerekçesi ile dava reddedilmiş ve bu karar davacı tarafından temyiz edilmiştir. Davacıya ait gemideki yükün ticari emtia niteliğinde eşya olduğu ve yabancı ülke bandıralı bir ticaret gemisi ile taşındığı bu geminin İstanbul Boğazından transit geçiş yaptığı sırada, içerisinde silâh nakledildiği gerekçesi ile durdurulmuş ve tüm yükleri ile birlikte gemiye el konulmuştur. Bundan sonra yapılan ceza yargılaması sonucunda dava konusu eşyaların kaçak ve el konulur nitelikte olmaması nedeniyle iadesine karar verilmiştir. Böylece yargı kararı ile de bu eşyaların el konulacak nitelikte olmadığı sonucu ortaya çıkmıştır. Bu durumda, davalı tarafın, bu eşyalara el koymanın haksız olduğu anlaşıldığından, ortaya çıkan zarardan sorumlu tutulması gerekir”¹⁵².

Yargıtay Genel Kurulu 21 Kasım 2011 tarihli kararında geçişin zararsız niteliğinin sona erdiği hallerde Türkiye'nin zararsız olmayan geçişi önleminin yanı sıra gemiye ve yüke karşı yaptırım uygulama hakkına sahip olduğunu ifade etmiştir. Karara konu olan olayda, donatanı Seabeach Shipping Ltd. olan Güney Kıbrıs Rum bandıralı Cape Maleas isimli geminin kullanım hakkı time charter ile İran İslam Cumhuriyeti Deniz Yolları Şirketi'ne (IRISL-Islamic Republic of Iran Shipping) verilmiştir. Davacı Mobarakeh Stel Complex şirketi, İran İslam Cumhuriyeti Deniz Yolları Şirketinin (IRISL) time charter yaptığı bu gemiye Bulgaristan'ın Burgaz limanından

¹⁵² 4. HD, E. 1999/10495, K. 2000/87, T. 17.1.2000.

bir kısmı “Special Equipment” olmak üzere emtia yüklemiş, yüklenen bu malzemenin silah ve cephane olup Kıbrıs Rum Kesimi’ne götürüleceği ve buradan Türkiye’ye sokulacağı ve veya Türkiye’ye karşı kullanılacağı konusunda alınan ciddi ihbar üzerine İstanbul Boğazı’ndan geçerken gemiye ve ticari nitelikte olan emtia hariç yüke el konulmuştur. Ceza yargılaması sonucunda geminin serbest bırakılmasına ve el konulan silahların iadesine karar verilmiştir. Ancak donatanın navlun alacağı sebebiyle gemideki yük üzerine mahkeme kararıyla donatan lehine rehin ve hapis hakkı tesis edilmiştir. Islamic Republic of Iran Shipping tarafından İçişleri Bakanlığı ile Millî Savunma Bakanlığı’na izafeten Maliye Bakanlığı aleyhine dava açılmış; Cape Maleas gemisinin İstanbul Boğazı’ndan transit geçişi sırasında haksız biçimde arandığı, gemide bulunan silah ve cephanenin İran İslam Cumhuriyeti’ne ait olduğu, geminin 2 saat 30 dakika sonra serbest bırakılması sonucu donatana 3.263.522,92 Amerikan Doları navlun ödendiği, geminin Türkiye’de tutulduğu süre içerisinde 81.978.86 Amerikan Doları yakıt gideri ile 41.097,20 Amerikan doları liman ücreti ödendiği öne sürülerek haksız fiile ilişkin hükümler kapsamında söz konusu meblağların tahsiline karar verilmesini talep edilmiştir. İlk derece mahkemesi haksız fiile ilişkin şartların bulunmadığı, ciddi ihbarın araştırılmasının güvenlik makamlarının yasadan kaynaklanan görevleri bulunduğu, bu eylem ve işlemlerde hukuka aykırı bir durum bulunmadığı gerekçesiyle davayı reddetmiş; ilk derece mahkemesi kararı Yargıtay tarafından onanmış ve davacının karar düzeltme talebi red edilmiştir. Aynı yolu Mobarakeh Steel Complex de takip etmiş ve haksız fiil hükümlerine dayanarak İçişleri Bakanlığı ile Millî Savunma Bakanlığı’na izafeten Maliye Bakanlığı aleyhine Cape Maleas gemisinde bulunan ticari eşyanın tutulması sebebiyle kârdan yoksun kaldıklarını, emtianın yerine yeni emtia alındığını, aynı cins mallara fazladan ödeme yaptıklarını ileri sürerek toplam 2.236.208 Amerikan dolarının tahsilini dava etmiştir. Mahkemece, gemiye el konulmasının iç hukuk kurallarına ve Montreux Antlaşması’na uygun olduğu gerekçesi ile dava reddedilmiş ve bu karar davacı tarafından temyiz edilmiştir. Yargıtay’ın ilk derece mahkemesi kararını bozması üzerine mahkeme kararında direnmiştir. Yargıtay Hukuk Genel Kurulu direnme kararı üzerine aşağıdaki sonuca varmıştır.

“Davacıya ilişkin gemideki yükün ticari emtia niteliğinde eşya olduğu ve yabancı ülke bandıralı bir ticaret gemisi ile taşındığı, bu geminin İstanbul Boğazından transit geçiş yaptığı sırada, içinde silah nakle-

dildiği gerekçesi ile durdurulmuş ve bütün yükleri ile birlikte gemiye el konulmuştur. Daha sonra yapılan ceza yargılaması sonucunda dava konusu eşyaların kaçak ve el konulur nitelikte olmaması sebebiyle iadesine karar verilmiştir. Böylece yargı kararı ile de bu eşyaların el konulacak nitelikte olmadığı sonucu ortaya çıkmıştır. Bu halde, davalı tarafın, bu eşyalara el koymanın haksız olduğu anlaşıldığından, ortaya çıkan zarardan sorumlu tutulması gerekir. Davalının sorumlu olduğu kabul edildikten sonra, zarar kapsamının belirlenmesi gerekmektedir. Bunun için davacının el koymayı öğrendikten sonra eşyaların iadesi için ilgili makamlara başvurusu ve ayrıca İstanbul 1. Devlet Güvenlik Mahkemesi'nin 1992/259 E. sayılı dosyasında mahkemenin 12.3.1992 tarihli kararı ile dava konusu eşyaların iadesine karar verildikten sonra, geminin donatanı olan şirket tarafından aynı eşyalar üzerinde rehin hakkının uygulanmasına ait olan işlem ve karar da birlikte değerlendirilerek, eşyaların iade edildiği tarihe kadar zararın kapsam ve miktarı belirlenmelidir. Mevcut bu somut olgulara göre inceleme yapılarak varılacak uygun sonuca göre belirlenecek tazminat miktarının ödetilmesine karar verilmesi gerekirken davalının sorumluluğu bulunmadığı gerekçesiyle reddine karar verilmesi bozmayı gerektirmiştir...) gerekçesiyle bozularak dosya yerine geri çevrilmekle, yeniden yapılan yargılama sonunda; mahkemece önceki kararda direnilmiştir.

Dava dışı Islamic Republic of İran Shipping, donatanı Seabeach Shipping Ltd. olan Güney Kıbrıs Rum bandıralı “Cape Maleas” isimli gemiyi Time Charter sözleşmesi uyarınca 12.9.1991 gününde kiralamış, imzalanmış sözleşme ile tayin edilen süre içerisinde geminin kullanımı Islamic Republic of İran Shipping'e terk edilmiştir. Davacı Mobarakeh Stel Complex şirketi, İran İslam Cumhuriyeti Deniz Yolları Şirketinin (IRISL) kiralamış olduğu bu gemiye 16.10.1991 gününde Bulgaristan'ın Burgaz limanından bir kısmı “Special Equipment” olmak üzere emtia yüklemiş; 17.10.1991 gününde yüklenen bu malzemenin silah ve cephane olup “Kıbrıs Rum Kesimine götürüleceği ve buradan Türkiye'ye sokulacağı ve veya Türkiye'ye karşı kullanılacağı konusunda alınan ciddi ihbar üzerine 22.10.1991 tarih saat 03:00 sularında Sahil Güvenlik Marmara ve Boğazlar Komutanlığına bağlı 65 no.lu botla gemiye gidilerek İstanbul Boğazı Büyükdere Limanına çekilmiş ve burada yapılan arama sonucunda ticari emtiadan hariç konişmentoda Özel Ekipman “Special Equipment” diye kayıtlı benzer ambalajlı 2131 koliden açılan ve tamamı için örnek sayılan sandıklar

içerisinde gizlenmiş, askeri amaçlı silah ve aksamının görülmesi ve istihbaratın içeriği karşısında, güvenlik birimlerince kovuşturma ve soruşturma başlatılmıştır. Bunun sonucunda İstanbul 1. Nolu Devlet Güvenlik Mahkemesine dava açıldığı ve yapılan yargılama neticesinde teşekkül halinde silah ve mermi nakletmekten sanık Fanourios Dimos'un 6136 sayılı Yasanın 12/1-son, TCK'nın 59'uncu maddeleri gereğince 5 yıl ağır hapis 50.000 TL ağır para cezası ile hükümlülüğüne, sair sanıkların beraatlerine, ticari emtia hariç silah ve aksamının zoralarına karar verildiği, kararın temyizi üzerine Yargıtay 8. Ceza Dairesinin 3.6.1992 tarih E. 1992/3846 K. 1992/7568 sayılı ilamı ile bozulması üzerine, İstanbul 1. Nolu Devlet Güvenlik Mahkemesince bozmaya uyularak yapılan yargılama sonucunda; sanığın beraatine, el konulan geminin serbest bırakılmasına ve silahların iadesine dair kararının temyizi üzerine Yargıtay 8. Ceza Dairesinin 13.11.1992 tarih ve 1992/12438-13283 sayılı ilamı ile mahkeme kararının onanmasına karar verildiği, kesinleşen beraat kararı uyarınca suç konusu silahlar ile bunların naklinde kullanılan Cape Maleas gemisinin iadesine 18.11.1992 tarihinde karar verildiği ancak donatanın navlun alacağından dolayı gemideki yük üzerine Beyoğlu 2. Asliye Ticaret Mahkemesinin 29.5.1992 tarih ve 1992/380-377 D.İş sayılı kararı ile TTK'nın 1077 maddesi uyarınca rehin ve hapis hakkı tanınmasına karar verildiği anlaşılmaktadır.

Görülmekte olan davadan önce taşıyan Islamic Republic of Iran Shipping tarafından İçişleri Bakanlığı ve Milli Savunma Bakanlığına izafeten Maliye Bakanlığı aleyhine 22.7.1993 gününde İstanbul 4. Asliye Ticaret Mahkemesinin 1993/873 sayılı dosyası ile, taşıyanı bulunduğu Cape Maleas gemisinin İstanbul Boğazından transit geçişi sırasında haksız biçimde arandığını, bulunan silah ve cephanenin İran İslam Cumhuriyetine ilişkin olduğunu, geminin bu haksız eylemler sonucu 413 tarih 2 saat 30 dakika sonra serbest bırakılması sonucu Donatan'a 3.263.522,92 Amerikan Doları Navlun ödendiğini, geminin Türkiye'de tutulduğu süre içerisinde 81.978.86 Amerikan Doları yakıt gideri ile 41.097,20 Amerikan doları liman ücreti ödendiğini ileri sürerek, BK'nın 41'inci maddesi uyarınca haksız eyleme neden olan davalıdan bu miktarların tahsiline karar verilmesini talep ve dava etmiştir. Yapılan yargılama sonunda, yerel mahkemece BK'nın 41'inci maddesinin şartlarının bulunmadığı, yapılan ciddi ihbarın araştırılmasının güvenlik makamlarının yasadan kaynaklanan görevleri bulunduğu, bu eylem ve işlemlerde hukuka aykırı bir durum

bulunmadığı anlaşıldığından davanın reddine karar verilmiş. Bu karar Yargıtay 4. Hukuk Dairesinin 27.12.1996 tarih ve 1995/9438-12744 sayılı ilamı ile onanmış ve davacının karar düzeltme talebi red edilerek kesinleşmiştir.

Yukarıda açıklandığı gibi görülmekte olan davada bu kez gönderilen Mobarakeh Steel Complex şirketi yine BK'nın 41 ve devamı maddelerinde yazılı haksız fiil sebeplerine dayanarak ilk davada gösterilen İçişleri ve Milli Savunma Bakanlığına izafeten Maliye Bakanlığı aleyhine "Cape Maleas gemisinde bulunan ve davacı firmaya ilişkin ticari eşyanın tutulması sebebiyle kardan yoksun kaldıklarını, bu malların 413 tarih suretiyle tutulduğundan yeni emtia alındığını, aynı cins mallara fazladan ödeme yaptıklarını ileri sürerek toplam 2.236.208 Amerikan dolarının tahsilini dava etmiştir.

Bilindiği gibi hukuka uygunluk sebepleri, hukuka aykırılık değer hükmü içerisinde yer alır. Hukuka aykırılık hükmünde iki unsur aynı anda birlikte gözönünde tutulur. İlk unsur, zarar verenin başkasına zarar verme yasağını yani temel veya özel koruma normunu ihlal etmesidir. İkinci unsur ise zarar verenin bu biçimde davranmasına izin veren bir hukuk normuna dayanmasıdır. İkinci unsurun varlığı, zarar verenin davranışını hukuka uygun kılar. Bu unsur, "hukuka uygunluk sebeplerini" oluşturur. Hukuka uygunluk sebeplerinin bulunduğu yerde davranış, her zaman yani işin başından itibaren hukuka uygun bir davranış olup, böyle bir davranış, hiçbir zaman hukuka aykırı olamaz. Başkasına zarar vermeyi, hukuka uygun bulan gene bizzat hukuk düzeni, hukuk normlarıdır. Bu tür normlara Kara Avrupa hukukunda "kendi kendini koruma normları" adı verilir. Hukuka uygunluk sebebinden somut olaya uygulayacağımız ana kural, kamu yetkisinin kullanılmasıdır. Kamu hukukundan doğan bir yetkinin, ilgili memur veya kamu görevlisi veya bir mahkeme tarafından yasal şart ve sınırlar içerisinde kullanılması hukuka aykırılık teşkil etmez. Örneğin, yetkili bir kamu tüzel kişisi tarafından bir kimsenin taşınmaz malının kamulaştırılması, polisin bir zanlıyı yakalaması, mahkemenin açılan dava hakkına karar vermesi, borçlunun mallarının haczedilmesi, tehlike arz eden ve yıkılmaya yüz tutmuş binanın Belediye tarafından yıktırılması hallerinde hukuka aykırılık yoktur.

Kesinleşen İstanbul 4. Asliye Ticaret Mahkemesinin 1993/873 sayılı kararının bu dosya için kesin delil sayılıp sayılamayacağı hususuna gelince; anılan davada, taşıyan Islamic Republic of Iran Shipping,

mahkeme kararı ile de olsa taşıyanı buldukları Cape Maleas gemisinin haksız biçimde tutulduğunu, olayda BK'nın 41'inci maddesinde yazılı haksız fiilin bulunduğunu bildirmiş ancak yerel mahkeme ve Yargıtay burada hukuka uygunluk bulunduğu gerekçesiyle davanın reddinin doğru olduğunu onaylamıştır. Gerçekten önceden görülen dava ile derdest bu davanın maddi vakıalarının aynı olduğu çekişmesizdir. HUMK'un 237. maddesi uyarınca önceki davanın tarafları farklı olduğu için önceki dava bu dava için kesin delil olmaz ise de, önceki davada, hakim davalıların eyleminin haksız fiil teşkil etmediği, hukuka uygun bulunduğu şeklindeki belirtmeleri bu dava için güçlü bir delil teşkil eder. Davada bu güçlü delilin aksi de kanıtlanmış değildir.

Diğer bir sorun da, ceza mahkemesi beraat kararının hukuk hakimini bağlayıp bağlamayacağı, başka bir anlatımla ceza mahkemesi beraat kararının bu davada kesin delil teşkil edip etmeyeceği hususu da tartışılmalıdır.

Yargıtay 8. Ceza Dairesinin bozma kararı yerel mahkemece de uygun görülerek uyulmasına karar verilmiş ve İstanbul 1. No.lu Devlet Güvenlik Mahkemesi 30.9.1992 tarih E. 1992/259 K. 1992/182 sayılı kararının hüküm fıkrasında aynen "bozma kararında gösterilen gerekçelere göre silahların Türkiye'ye sokulacağı ve Türkiye'de boşaltılacağı yolunda bir delil olmadığı bu itibarla 6136 sayılı Kanuna muhalefet suçunun unsurlarının oluşmadığı anlaşıldığından sanık Gemi Kaptanı Fanourios Dimos'un müsnet suçtan beraatine" karar verilmiş ve Yargıtay 8. Ceza Dairesi bu karara aksi gerekçe ilave etmeden 13.11.1992 tarih ve 1992/12438-13283 sayılı ilamı ile yerel mahkeme kararını onamıştır. Genel kabul görmüş bilimsel görüşlere ve Yargıtay'ın kökleşmiş uygulamasına göre BK'nın 53. maddesi uyarınca ceza hakiminin delil yetersizliğinden veya suçun unsurlarının oluşmamasından dolayı verdiği beraat kararı hukuk hakimini bağlamayacağı gibi, konusu olan vakıanın mevcut olup olmadığını delillerle kesin şekilde tespit etmediği için hukuk mahkemesindeki tazminat davasında ceza kararı kesin delil teşkil etmez. Bu halde somut olaydaki uyuşmazlığın ceza mahkemesi ilamı ile değil haksız fiil-hukuka uygunluk temel ilkeleri doğrultusunda çözümlenmesi gerekir. Yukarıda yazılan ilkeler karşısında davalıların haksız fiil işlediklerini kabule hukuken olanak bulunmadığı sonucuna varılır.

Olayın Deniz Taşıma Hukuku ve 20.7.1936 günlü Montreux, Boğazlar Sözleşmesi açısından incelenmesine gelince; devletler hukukunun

kaynakları ilke olarak şunlardan oluşur:

- a) Uyuşmazlık halindeki devletlerce kabul edilmiş kurallar koyan genel ve özel uluslararası anlaşmalar,
- b) Hukuk kuralı olarak kabul edilmiş bulunan uluslararası teamüller,
- c) Uygar uluslarca kabul edilen genel hukuk ilkeleri,
- d) Muhtelif ulusların adli kararları ile en yetkili yazar, düşünürlerin öğretileri.

İşte somut uyuşmazlıkta doğru bir sonuca varılabilmesi için bu ilkelerden antlaşma ve uluslararası teamüllerin en başta dikkate alınması gerekir. Montrö Sözleşmesi'nden önce Türk Boğazları Bölgesinin hukuksal durumunu belirleyen belge 1923 Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ydi ve bu Sözleşme'nin belirgin iki düzenlemesi, Türkiye bakımından son derece sakıncalıydı. Bu Sözleşme'ye göre Türk Boğazlarının geniş bir alanı askersizleştiriliyordu ve Türk Boğazları alanında geniş yetkileri olan bir Boğazlar Komisyonu kuruluyordu. Bu Türkiye'nin egemenlik haklarını sınırlıyordu. İşte Montrö Sözleşmesi ile Boğazlar Komisyonu kaldırılmış ve bütün yetkiler Türkiye'ye devredilmiş, askersizleştirme kuralı kaldırılarak ülke toprakları gibi Boğazlar üzerinde de Türkiye mutlak egemenlik haklarına kavuşmuştur. Montrö Anlaşması hiçbir biçimde Türk Boğazları üzerinde Türkiye'nin egemenlik yetkisini sınırlamamıştır.

Montrö Sözleşmesi'nin yorumlanması bakımından müzakerelerin geçtiği ortamın ve orada verilen sözleşme tasarılarının irdelenmesi gerekir. Montrö Konferansına Türkiye tarafından sunulan 22.6.1936 günlü sözleşme tasarısının 12'inci maddesi, Sözleşme hükümlerinin Türkiye'nin egemenliğini zedeleyecek şekilde genişletilemeyeceği ve yorumlanamayacağı hükmünü içermekteydi, bu hüküm, zararsız geçiş rejimini amaçlamaktaydı. Konferansta, Türkiye'nin önerisine hiçbir devlet karşı çıkmamış ve önerideki temel ilkeyi kabul etmiştir. Ancak İngiltere, Türkiye'nin bu önerisi ile dar yoruma neden olabileceği ve geçişi kısıtlayabileceği biçiminde bir değerlendirme yapmış ve mukabil teklif olarak 22 Haziran 1936 günlü tasarısında Türk teklifine benzer bir tasarı ortaya atmıştır. İngilizlerin bu tasarısı (işbu Sözleşme'nin hükümleri üzerinde, Türkiye'nin egemenliğini zedeleyecek şekilde genişletilemez ve yorumlanamaz) biçiminde idi. Ancak İngiltere, daha sonra bu önerisini 4.7.1936 ve 6.7.1936

tarihlerinde değiştirme yoluna gitmiştir. 6.7.1936 günlü İngiliz nerisinde, Türkiye'nin amacı "... işbu sözleşmenin hükümleri saklı kalmak koşuluyla, Türkiye'nin Sözleşme ile gözönünde tutulan lkesi (İstanbul ve Çanakkale Boğazları ve Marmara Denizi) ve karasuları üzerindeki egemenliği tümüyle olduğu gibi kalmaktadır" biçiminde ifade edilmiştir. Nitekim, Montrö Sözleşmesi'nin dibacesinde, boğazlardan geçişin Türkiye'nin emniyeti ve Karadeniz sahilдарı devletlerin Karadeniz'deki emniyetini koruyacak tarzda düzenlendiği belirtilmiştir. Karşılıklı önerilerin verildiği ve tartişıldığı ortamda konferansın 13.7.1936 tarihli oturumunda söz alan Türkiye Dışişleri Bakanı T. Rüştü Aras (Türkiye, 200 yıldır savaş ve savaşın sonuçları açısından bakılan bu geçidi bir dirlik, düzenlik odağı ve uygar ulusların da bir birleştirme izgişi durumuna getirebilecek bir düzenlemenin kurulmasını yürekte istemektedir. Boğazlar için sonsuzluğa uzanan bir rejim dşnlemeyeceği gibi, bayrak ayırımı gözetilmeksizin tüm gemilere uygulanabilecek uluslararası bir düzenlemenin hükümlerini saptamak için, şu ya da bu konferansta toplanmış devletlerin salt çıkarlarına dayanan bir rejim kurulamaz... Türkiye, egemenliğinden doğan haklarını saklı tutmağa zen gösterecektir...) şeklindeki beyanı üzerine, oturumu yöneten Başkan M. Bruce (bütün temsilci heyetlerinin, Bay Aras'a Türkiye'nin durumunu açıkça belirleyen bu konuşması için gönül borcu duyduklarında kuşkum yoktur. Hiçbir biçimde şu anda, hiçbir temsilci heyetinin bu konuda bir tartişma açmak isteyeceğini sanmadığını belirtmiştir.

Böylece Konferansta kabul edilen Sözleşme'ye göre, Türkiye, bu sözleşme ile sulh zamanında savaş gemileri dışında kalan gemilerin Türk Boğazlarından özgürce geçmesini ve bu gemiler için kılavuz ve römorkör zorunluluğu koymayacağını, bunun isteğe bağlı olduğunu kabul etmiştir. Sözleşme'de sözü edilen transit geçişten kastın ise uğraksız anlamında kullanıldığı, bunun anlamının ise geminin bölgede hiçbir limana uğramaksızın geçen gemi olduğu kabul edilmektedir.

Bütün tartişmalarda, boğazlardan geçişin zararsız geçiş rejimi olduğu benimsenmiş buna kimse karşı çıkmamıştır. Esasen o tarihte var olan rejim zararsız geçiş rejimidir (right of innocent passage, droit de passage inoffensif). Bu ilke bir Devletler Hukuku rf ve adet kuralıdır. Konferansın toplandığı tarihte transit geçiş diye bir kavram bugünkü anlamda açıklığa kavuşmamıştı. Bu terimin yerine uğraksız geçiş kavramı kullanılıyordu. Transit geçiş kavramı

1982 günlü Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde yer aldı. Buna göre iki açık denizi birleştiren boğazlar için transit geçiş kavramı kullanıldı. Oysa Türk Boğazlarının statüsü değişti. Türk Boğazları bir açık denizi bir iç suya (Karadeniz'i Marmara'ya) daha sonra bir iç suyu açık denize (Marmara'yı Ege Denizi'ne) birleştirmektedir. O durumda Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ndeki transit geçiş kavramı gün boyunca iç deniz olarak kabul edilen Marmara Denizi için uygulama olanağı bulunmamaktadır. Tarihi hakların var olduğu deniz alanlarında genel kuralların uygulanmayacağı da bir teamül kuralıdır. O durumda Montrö tutanaklarına baktığımızda İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçişin zararsız geçiş olduğu konferansa katılan ülkeler tarafından kabul edilmiş ve Türkiye'nin geçiş ve ulaşım özgürlüğü dışındaki egemenlik hakları sözleşme ile saklı tutulmuştur. Bunun anlamı, Türkiye geçişi düzenleyebilir, ancak bu düzenleme geçiş özgürlüğünü kısıtlayamaz. Başka bir anlatımla Türkiye hakkın özüne dokunamayacaktır. Gerek özel ve gerekse kamu hukukundan doğan egemenlik hakkının özünde o ülkenin yargı yetkisine sahip olacağı kabul edilmektedir. **Zararsız geçiş hakkı uluslararası hukukun kabul görmüş kurallarına göre iki ayrı genel belgede düzenlenmiştir. Bunlardan biri 1958 günlü Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'dir (14 madde). Buna göre zararsız geçiş, kıyı devletinin barışına, düzenine ve güvenliğine zarar vermediği sürece geçiş zararsızdır.** Bu tanım bir örf ve adet kuralının yazılı hale getirilmiş şekli olup bütün uygar dünya devletlerini bağlayan kuraldır. İkinci uluslararası belge ise Türkiye'nin henüz taraf olmadığı, 1982 günlü Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'dir. Bu Sözleşme'nin pek çok hükmü örf ve adet hukuku kurallarını yazılı hale getirmiş olmasıdır. Yazılı hale getirilen bu örf ve adet kuralları arasında zararsız geçiş hakkı da bulunmaktadır. Sözleşme bölüm III-19 maddesi zararsız geçişin tanımını yapmaktadır. Bu sözleşmenin uluslararası seyrüsefere açık boğazlar konusunu düzenleyen 35/c maddesinde “bu kısımda yer alan hiçbir hüküm, geçişin, kısmen veya tamamen, özellikle bu gibi boğazlarla ilgili olup yürürlükle ve uzun bir geçmişe sahip olan milletlerarası sözleşmelerle düzenlendiği boğazlardaki hukuki rejimi etkilemeyecektir” denilerek daha önce bağitlanmış boğazlarla ilgili özel sözleşmelerin geçerli olduğu benimsenmiştir. Sözleşme'nin bu açık hükmü karşısında, rejimleri özel anlaşmalarla belirlenmiş olan Cebelitarık Boğazının, Danimarka Boğazlarının, Magellan Boğazının ve Türk Boğazlarının hukuksal rejimi değişmemiştir.

İlke olarak bu boğazlardan geçişlerde, boğazların rejimlerini düzenleyen anlaşmalar uygulanacaktır. Bu Türkiye için Montrö Boğazlar Sözleşmesi'dir. Montrö Sözleşmesi hükümleri uygulanırken hükümler lafzen değil amaçsal olarak yorumlanmalıdır. Nitekim bu yorum ilkesini Anlaşmalar Hukukuna Dair 1969 Viyana Sözleşmesi'nin 31'inci maddesi de doğrulamaktadır. Bu maddeye göre “anlaşmalar iyiniyet kurallarına göre anlaşmada kullanılan kavramların mutad anlamları doğrultusunda amaçları ve gayeleri ile yorumlanırlar” hükmü yer almaktadır. İşte Montrö Sözleşmesi yorumlanırken bir yandan Türkiye tarafından konferansa sunulan tasarımı sair taraftan konferanstaki genel görüşmelerde ortaya çıkan görüşlere paralel olarak hazırlanan İngiliz tasarısına ve bu tasarı üzerine devletlerin temsilcilerinin görüşlerinin değerlendirilmesi gerekmektedir. Burada ortaya çıkan genel görüş, boğazlardan geçişin zararsız geçiş olduğudur ve bu ilkeye hiçbir devlet karşı çıkmamıştır. **Zararsız geçiş ilkesi ise Sözleşme'de tanımlanmamış ancak tanımı o tarihlerde yürürlükte olan teamül hukuku kurallarına bırakılmıştır. Söz konusu teamül hukuku kuralları az yukarda anıldığı gibi 1958 ve 1982 günlük sözleşmeler ile yazılı hukuk kuralı haline getirilmiştir.** Montrö Sözleşmesi'nin zararsız geçişin konusundaki hukuki boşluğu, kıyı devletinin bu temel ilkeye aykırı düşmeyen egemenlik haklarını ortadan kaldırmayacağı benimsenmektedir.

Somut olaya gelince; Türkiye, dünyanın en rizikolu bölgesinde savaş rüzgarlarının içerisinde yaşamaktadır. Ülkemizde terörizme karşı uzun yıllardan beri gerçekleştirilen mücadelede yitirilen ve yeri doldurulamayacak maddi ve manevi kayıplarının bulunduğu bir gerçektir. Terörün insanlığa karşı bir suç olduğu hususu birçok uluslararası sözleşmede yer almaktadır. O tarihlerde komşu ülkelerde PKK kamplarının bulunduğu, kaçak silahların PKK'ya aktarıldığı günlük haberler arasında yer aldığı gibi, PKK'da yakalanan silahların aramada tesbit edilen silahların benzeri olması, bundan önceki davaya konu olan silahların Bulgaristan'ın aynı limanından ve aynı firma tarafından yüklenmiş olması karşısında, güvenlik güçlerinin bu bağlamda ciddi ihbarı değerlendirmesi, Türkiye'nin güvenliği açısından zorunlu hale gelmiştir.

Kaçak silah kaçırma eyleminin sabit olması halinde bu davranışın Türkiye'yi dolaylı ve dolaysız etkileyeceği açıktır. Bu ise geçişin zararsız olma niteliğini yitirmesine neden olacaktır. Diğer taraftan

konişmentoda açılan 2131 sandık üzerinde Özel Ekipman “Special Equipment” yazılı olduğu anlaşılmaktadır. TTK 1098 ve 1114. maddesinde konişmentoya yazılacak hususlar gösterilmiştir. Taşınmak üzere tesellüm edilen veya gemiye yüklenen yükün konişmentoda tavsifi (belirlenmesi) zorunludur, zira tesellüm ikrarı ve teslim taahhüdünün tamam olabilmesi için tesellüm edildiği ikrar ve varma limanında teslimi taahhüt edilen şeyin ne olduğu (cinsi, miktarı) vs. beyan edilmek lazımdır. Konişmento için esaslı bir unsur olan bu tavsif yükün gemideki sair yüklerden her zaman ayırıldığını sağlayacak nitelikte ve tam olmalıdır. Taşıyan yükün miktarını, markasını ve haricen belli olan hal ve niteliğini, yükletenin talebi üzerine onun beyanına göre konişmentoya yazmakla yükümlüdür. Yükün cinsi TTK 1098(b)(8) uyarınca konişmentoya yazılması gerekir. Yük ambalajlı ise TTK 1110(2)(b) maddesi gereğince taşıyan “içerik belirli değil” kaydını konişmentoya koyacaktır. Görüldüğü gibi dosyadaki konişmentolardan anlaşıldığı kadarı ile bir kısmı emredici bulunan bu kayıtların konişmentoya konulmadığı ve şüpheyi davet ettiği görülmektedir. Bir ülke kendi savunması için ihtiyaç duyduğu silahları bir sair ülkeden satın alabilir, yardım, bağış gibi yollarla sağlayabilir. **Başka bir anlatımla devletler arasında silah alışverişi yapılması olağan ve kanuni işlemlerdendir. Bunların taşınması da olağan ve yasalır. Satın alınan ve nakledilen bu silahların olduğu gibi ve açıkça uluslararası kurallara göre konişmento vs. belgelere yazılması gerekir. Bunların gizlenmesine, saklanmasına ve başka yollara başvurulmasına gerek olmamalıdır. Dosya içerisinde bu silahların gönderilen tarafından kanuni yollardan satın alındığına dair satış sözleşmesi veya bankalara akreditif açıldığına dair bir delil sunulmamıştır.** Mevcut silahların gemiye yükleniş şekli itibarıyla gemiyi denetleme Türkiye’nin güvenliği açısından zorunludur. Zararsız geçişte kıyı devleti, örf ve adet hukukundan ve Montrö Sözleşmesi’nden kaynaklanan “zararsız olmayan geçişi önleme” kuralı uyarınca gemiye ve yüke karşı yaptırım uygulama hakkına sahiptir. Montrö Sözleşmesi, örf ve adet hukuku, hakkaniyet ve nisfet (ex aequo et bono) kuralı Türkiye’nin bu hakkını engellememektedir. Bu gerekçelerle davanın reddine ait yerel mahkeme kararı usul ve kanuna uygun bulunduğundan mahkeme kararı onanmalıdır¹⁵³.

¹⁵³ HGK, E. 2001/4-955, K. 2001/1073, T. 21.11.2001.

Yargıtay Genel Kurulu 21 Kasım 2011 tarihli kararı, Montreux Antlaşması hükümleri uyarınca boğazlardan geçen yabancı gemilere el konulup konulamayacağı hususunun açıklığa kavuşturulması bakımından oldukça önemlidir. Yargıtay, boğazlardan geçen yabancı gemilerin Türkiye'nin güvenliği açısından risk oluşturması halinde bu gemilere ve risk teşkil eden emtiaya el konulabileceğini; üstelik el koymanın haksız olduğunun sonradan anlaşılması halinde el koymadan dolayı zarar görenlerin tazminat talep edemeyeceklerini belirtmiştir. O halde Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun vardığı sonuçlar dokuz başlık altında toplanabilir:

- (1) Montreux Antlaşması ile güvence altına alınan geçiş, zararsız geçiştir.
- (2) Türkiye, Boğazlardan geçiş hakkının özüne ilişkin sınırlama getiremez.
- (3) Türkiye'nin kolluk ve yargı yetkisi Montreux Antlaşması'nda saklı tutulmuştur.

(4) Montreux Antlaşması'nda düzenlenmeyen konularda 1958 Konvansiyonu ile 1982 Konvansiyonu'nda yer alan hükümler boşlukları doldurmada kullanılacaktır.

(5) Her iki konvansiyon uyarınca kıyı devletinin kamu düzenini ve kamu güvenliğini tehlikeye düşüren geçişler zararlı geçiştir.

(6) Taşındığı yükün Türkiye'nin güvenliği açısından riskli olduğuna ilişkin istihbarata dayanılarak gemiye ve yüke el konulması Montreux Antlaşması'na aykırı değildir.

(7) Montreux Antlaşması'nın güvence altına aldığı geçiş ve sefer serbesliğinin zararsız olması şarttır. Türkiye aleyhine kullanılacak olan silahları taşıdığı yönünde alınan istihbarat, geçişin zararsız niteliğini ortadan kaldırarak geçişi zararlı hale getirmiştir.

(8) Ceza mahkemesince, silahlara ve gemiye el koyma kararının kaldırılması, idarenin yaptığı el koyma işlemini haksız ve hukuka aykırı hale getirmez. İdarenin kasıtlı olarak değil aldığı istihbarata dayanarak gemiye ve gemideki silahlara el koyması hukuka aykırılığı ortadan kaldırır. Sonuçta silahlara ve gemiye el koymanın yerinde olmadığına ceza mahkemesince karar verilmiş olsa bile haksız fiilin unsurları gerçekleşmediğinden idareye karşı donatan veya taşıyan haksız el koyma sebebiyle uğradığı maddi zararların tazminini talep edemez.

(9) Yargıtay, zararsız geçiş hakkının Montreux Antlaşması'nda tanımlanmamakla beraber iki ayrı antlaşmada düzenlendiğini; bunlardan birincisinin 1958 Konvansiyonu ve ikincisinin ise 1982 Konvansiyonu olduğunu belirtmiştir. 1958 Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nin 14. maddesinde geçişin, kıyı devletinin barışına, düzenine ve güvenliğine zarar vermediği sürece zararsız olduğunun ifade edildiğini; konişmento ve taşımaya ilişkin diğer belgelerde emtianın niteliğinin açıkça bildirilmediğini; kaçak silah taşıma eyleminin sabit olması halinde bu eylemin Türkiye'yi doğrudan veya dolaylı olarak etkileyeceğinin açık olduğunu ve alınan istihbarat bilgisinin 1958 Cenevre Konvansiyonu kapsamında geçişin zararsız niteliğini ortadan kaldırdığını ifade etmiştir.

Sonuç

Montreux Antlaşması, milletlerarası ulaştırmada kullanılan Türk Boğazları için özel bir rejim getirmektedir. Getirmiş olduğu rejim uzun bir geçmiş teşkil etmektedir ve bu niteliği itibariyle 1958 Cenevre Konvansiyonu'nun 25. maddesi ile 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nun 35. maddesinin (c) bendinin kapsamına girmektedir. Her iki maddede yer alan hükümlerin geçişin kısmen veya tamamen özellikle bu gibi boğazlarla ilgili olup yürürlükte ve uzun bir geçmişe sahip olan milletlerarası antlaşmalarla düzenlendiği boğazların hukuki rejimini etkilemeyeceği açıklanmıştır.

Türk Boğazlarından zararsız veya transit geçen yabancı gemilerin haczindeki durumların incelenmesi uygulamada üzerinde sıkça tereddüt edilen bir konu olarak karşımıza çıkmaktadır. 1936 Montreux Antlaşması, boğazlardan geçen yabancı gemiler üzerinde Türk mahkemelerinin yargı yetkisini sınırlayan herhangi bir hüküm içermemektedir. Montreux Antlaşması'nda yer almayan bu yöndeki sınırlamaların diğer milletlerarası antlaşmalarda yer alıp almadığı üzerinde önemle durulması gereken bir husus teşkil etmektedir. Türkiye, 1958 Cenevre Konvansiyonu ile 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'na taraf değildir. Milletlerarası antlaşmalardaki hükümlerin taraf olmayan devletler için uygulanabilmesi bu hükümlerin örf ve adet kuralı haline gelmesine bağlıdır. 1958 Cenevre Konvansiyonu'nun 25. maddesi ile 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nun 35(c). maddesinde, statüsü uzun zamandan beri uygulanan milletlerarası antlaşmalarla düzenlenen boğazların hukuki rejiminin etkilenmeyeceği açıkça ifade edilmiştir. Ayrıca, söz konusu

Konvansiyonların zararsız geçişle ilgili hükümlerinin Türkiye açısından örf ve adet kuralı olarak uygulanacağı kabul edilse dahi haczin yapılmasına olanak tanıyan istisnalarla haciz muafiyeti nerdeyse kaldırılmıştır.

Türk Boğazlar bölgesinden transit geçiş ile zararsız geçiş kavramlarının birbirine karıştırılması sorun yaratmaktadır. Transit geçiş rejimi ilk defa 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu ile milletlerarası hukuka sokulmuş bir kavramdır. Transit geçiş rejimi, zararsız geçiş rejimine nazaran kıyı devletinin takdir hakkına daha fazla sınırlama getiren bir rejimdir. “Geçişin transit olması” ile “transit geçiş rejimine tâbi olmak” kavramları birbirinden farklıdır. Türk Boğazlarında herhangi bir limana uğramaksızın geçen yabancı gemilerin sürekli ve kesintisiz geçişi transittir. Geçişin transit olması bu geçişe 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu’nun transit geçiş rejimine ilişkin hükümlerinin uygulanması sonucunu doğurmaz. Çünkü 1982 Birleşmiş Milletler Konvansiyonu’nun 35(c) maddesinde transit geçişe ilişkin hükümlerin, geçişin tamamen veya kısmen uzun süreden beri yürürlükte bulunan antlaşmalarla düzenlenen boğazların hukuki rejimini etkilemeyeceği ifade edilmiştir. Türk Boğazları bu konumdadır. Çünkü Türk Boğazlarından geçiş uzun zamandan beri uygulanan Montreux Antlaşması ile düzenlenmiştir. Transit geçiş kavramını, transit geçiş rejiminden ayırmak için, transit geçiş yerine Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü’nde “durmaksızın geçen” yabancı gemilerden söz edilmiştir. O halde boğazlardan zararsız ya da serbest geçen yabancı gemiler haciz şartları gerçekleşmişse tutuklanabilir. Mahkemelerin uygulaması da genellikle bu yöndedir.

Boğazlardan geçen yabancı devlet gemilerinin haczi açısından geminin tahsis edildiği amaç haczin gerçekleştirilip gerçekleştirilmemesi açısından belirleyici rol oynamaktadır. Kamu hizmetine tahsis edilmiş olan gemiler, bazı istisnalar hariç, haciz muafiyetinden yararlanırken yabancı devlet tarafından ticari amaçlarla kullanılan gemilerin yargı ve icra bağımsızlığı yoktur. Türkiye’nin de taraf olduğu 1926 Brüksel Konvansiyonu ile MÖHUK’un 49. maddesindeki düzenleme de bu yöndedir.

Montreux Antlaşması’nda, Türkiye’nin yargı hakkına bir sınırlama getirilmediğinden Boğazlardan geçen ve ithali veya ihracı yasaklanan emtia taşıyan yabancı gemilere el konulabilir. Hatta yabancı gemi insan ticaretine aracılık ediyorsa yine yabancı gemiye el konulabilecektir. Yargıtay Hukuk Genel Kurulu’nun 21 Kasım 2011 tarihli kararında da vurguladığı üzere

Boğazlardan geçen yabancı gemiler zararsız geçiş yapmak zorundadırlar. Boğazlardan geçişin zararsız niteliği ortadan kalktığında geçiş zararlı olacaktır. Türkiye geçişi zararlı olan yabancı gemilere ve bunların içindeki yasadışı olarak taşınan emtiaya el koyabilir. Montreux Antlaşması'nın önsözünde de vurgulandığı üzere Türkiye'nin güvenliğine ve kamu düzenine aykırı bir geçişe izin verilmeyecektir. Gerekli olan hallerde Türkiye'nin söz konusu gemilere ve emtiaya el koyma yetkisi bulunmaktadır.

YARARLANILAN KAYNAKLAR

- AKSOY, Mehmet Ali; *Gemilerin İhtiyati Haczi*, TBB Dergisi, S. 123, 2016, s. 259-302.
- AYBAY, Gündüz; *Türk Boğazları Bölgesinden Geçiş Transit Geçiş Midir?*, DenizHD, 2, 1996, s. 5-9.
- AYBAY, Gündüz; *Deniz Ticaret Hukuku ile İlgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları*, İstanbul 2000.
- AYBAY, Atilla /Ayдын AYBAY/Gündüz AYBAY/Rona AYBAY; *Deniz Hukuku-Hukuka Giriş Borçlar Hukuku Deniz Ticaret Hukuku Uluslararası Deniz Hukuku Deniz İş Hukuku*, Editör Gündüz AYBAY, İstanbul 1998.
- BATEMAN, Sam; *Chapter 6 The Regime of Straits Transit Passage in the Asia Pacific: Political and Strategic Issues*, Navigational Rights and Freedoms and the New Law of The Sea, Edt. Donald R. Rothwell/Sam Bateman, Hague 2000.
- BAYKAL, Hakan; *İçsularında ve Karasularında Devletin Yargı Yetkisine Getirilen Sınırlamalar*, Hukuk Araştırmaları, C. X, S. 1-3, 1996, s. 601-752.
- BEKTAŞOĞLU, Dilek; *Türk Boğazları'ndan Geçen Ticari Gemilerin Haciz Muafiyeti Var mıdır?*, DHD Gündüz Aybay Anısına Armağan, C. 5, S. 1-4, 2000, s. 199-211.
- BELİK, Mahmut R.; *Türk Boğazları'nın Hukukî Statüsü*, İstanbul 1962.
- BİLSEL, Cemil; *Türk Boğazları*, İstanbul 1948.
- BRANDON, Michael; *Sovereign Immunity of Government-Owned Corporations and Ships*, Cornell LQ, Vol. 39, 1954, s. 425-462.
- BROWNLIE, Ian; *Principles of Public International Law*, 5th ed., Oxford 2002.
- CAMINOS, H.; *The Legal Regime of Straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea*, Recueil des Cours, Vol. 205, V, 1987, s. 9
- CHURCHILL, RR /AV LOWE; *The Law of the Sea*, 3rd ed., Manchester 1999.
- ÇAĞA, Tahir; *İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından Transit Geçmekte Olan Yabancı Gemilerin Haczi Meselesi Hakkında Bilimsel İnceleme*

- (Yayımlanmamıştır-Eser sahiplerinin 4.6.1999 tarihli yazılı izni ile kullanılmıştır).
- ÇAĞA, Tahir /Rayegân KENDER; *Deniz Ticareti Hukuku* III, 4. bası, İstanbul 2005.
- ÇELİK, Edip F.; *Milletlerarası Hukuk*, C. II/1, İstanbul 1977.
- DAVIS, E. John; *Sovereign Immunity and the Foreign Sovereign Immunity Act*, Int. L., Vol. 31, Issue 2, 1997, s. 321-331.
- DEMİRKIRAN, H. Murat; *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi ve Geçiş rejimi ile İlgili Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun 21.11.2001 gün ve E. 2001/4-955 K. 2001/1073 Sayılı Kararı*, Ergon Çetingil ve Rayegan Kender'e Armağan, İstanbul 2007, s. 446-467.
- DUPUY, René-Jean /Daniel VIGNES; *A Handbook on the New Law of the Sea*, Vol. 2, Dordrecht, 1991.
- DYOULGEROV, Milen; *Navigating the Bosphorus and the Dardanelles: A Test for the International Community*, Int'l J. Marine & Coastal L., Vol. 14, Issue 1, 1999, s. 57-100.
- ECE, Nur Jale; *Uluslararası Deniz Hukuku'nda Kıyı Devletinin Gemilere El Koyma Yetkisinin Sınırları*, Uluslararası Deniz Hukukunda Kıyı Devletinin Gemilere El Koyma Yetkisinin Sınırları Sempozyumu Trabzon 24-25 Mart 2011, Editör Ersan Başar, ORSAM Kitapları No: 2, Ankara 2011.
- EKŞİ, Nuray; *Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi*, 2. bası, İstanbul 2004.
- EKŞİ, Nuray; *Çanakkale Boğazı İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi'nden Geçen Yabancı Gemilerin Haczi*, İstanbul 2006.
- EKŞİ, Nuray; *Türk Ticaret Kanunu Tasarısının "Cebri İcra Hakkında Özel Hükümler"e İlişkin Yedinci Kısımının Milletlerarası Özel Hukuk Açısından Değerlendirilmesi*, Doç. Dr. Mehmet Somer'e Armağan, İstanbul 2006, s. 115-127.
- EKŞİ, Nuray; *Montreux Antlaşmasının Çanakkale Boğazı, İstanbul Boğazı ve Marmara Denizinden Geçen Yabancı Gemilerin Haczi Açısından Değerlendirilmesi*, Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. R. Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, s. 546-554.
- ERKİN, Feridun Cemal; *Türk-Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi*, Ankara 1968.

- EVANS, Malcolm D.; *The Law of the Sea: International Law*, Edt. Malcolm D. Evans, Oxford 2003.
- FORNARI, Matteo; *Conflicting Interests in the Turkish Straits: Is the Free Passage of Merchant Vessels Still Applicable?*, Int'l J. Marine & Coastal L., Vol. 20, Issue 2, 2005, s. 225-246.
- GÜNDÜZ, Aslan; *Limni Adası'nın Hukukî Statüsü Üzerine*, İstanbul 1985.
- GÜNDÜZ, Aslan; *Milletlerarası Hukuk Konu Anlatımı Temel Belgeler Örnek Kararlar*, Editör Reşat Volkan Günel, 8. bası, İstanbul 2015.
- GÜNDÜZ, Aslan; *Yabancı Devlet Malları Üzerinde Cebri İcra Mümkün Müdür?*, MHB, C. 4, S. 1, 1984, s. 1-21.
- HIGGINS, Rosallyn; *Execution of State Property: United Kingdom Practice*, NYIL, Vol. X, 1979, s. 35-54.
- İNAN, Yüksel; *Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi*, Ankara 1995.
- İsviçre Federal Mahkemesi Kararı Çevirisi: Yabancı Devletlerin Yargı ve İcra Bağışıklığı Ülkesellik İlkesi, Çeviren M. Turgut TURHAN, AÜHFD, C. 37, 1980, s. 513-521.
- JOHNSON, DHN; *Innocent Passage, Transit Passage*, Encyclopedia of Public International Law, Vol. II (E-I), Amsterdam 1995.
- JOYNER, Christopher C. /Jeanene M. MITCHELL; *Regulating Navigation through the Turkish Straits A Challenge for Modern International Environmental Law*, Int'l J. Marine & Coastal L., Vol. 17, Issue 4, 2002, s. 521-559.
- KENDER, Râyegan; *Harp Gemilerinin Karıştığı Çatmalara İlişkin Hukuk Davalarında Görev ve Yargı Yetkisi*, V. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumundan Ayrı Bası, Ankara 1989, s. 141-157.
- KENDER, Râyegan; *Çatma Hukukunda Harp Gemileri*, BATİDER Hikmet BELBEZ Hatırasına Armağan Özel Sayı, C. XIII, S. 3-4, 1986, s. 111-142.
- KOH, Tommy TB; *The Law of the Sea United Nations Convention on the Law of the Sea with Index and Final Act of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea*, United Nations Publications, New York 1983.
- LALIVE, Jean-Flavien; *Swiss Law and Practice in Relation to Measures of Execution Against the Property of a Foreign State*, NYIL, Vol. X, 1979, s. 153-166.

- MERAY, Seha L. /Osman OLCAY; *Montreux Boğazlar Konferansı Tutanaklar Belgeler*, Ankara 1976.
- METZGER, D. Stanley; *Immunity of Foreign State from Attachment or Execution in the USA*, NYIL, Vol. X, 1979, s. 131-141.
- ÖZERSAY, Kudret; *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi*, Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları, Yayın No: 22, Ankara 1999.
- ÖZKAN, Işıl; *Devletin Yargı Dokunulmazlığı*, Mahmut KOLOĞLU'na 70. Yaş Armağanı'ndan Ayrı Bası, Ankara 1975, s. 613-648.
- PAZARCI, Hüseyin; *Uluslararası Hukuk Dersleri*, 2. Kitap, 9. bası, Ankara 2013.
- ROTHWELL, Donald R.; *Chapter 5 Innocent Passage in the Territorial Sea: The UNCLOS Regime and Asia Pasific State Practice*, Navigational Rights and Freedoms and the New Law of the Sea, Edt. Donald R. Rothwell/Sam Bateman, Hague 2000.
- ROZAKIS, Cristos L. /Petros N. STAGOS; *The Turkish Straits*, International Straits of the World, Edt. Gerard J. Mangone, Dordrecht 1987.
- SCHMITTHOFF, M. Clive; *The Claim of Sovereign Immunity in the Law of International Trade*, ICLQ, Vol. 7, 1972, s. 452-467.
- SCOVAZZI, T.; *The Evolution of International Law of the Sea: New Issues, New Challenges*, Recueil des Cours, Vol. 286, 2000, s. 39-243.
- SHAW, Malcolm N.; *International Law*, 5th ed., Cambridge 2003.
- SINGH, Nagendra; *International Law Problems of Merchant Shipping*, Recueil des Cours, Vol. 107, III, 1962, s. 7-167.
- SOHN, Lois B. / Kristen GUSTAFSON; *The Law of the Sea*, 4th ed. reprinted, St. Pal Minn. 1998.
- SUR, Melda; *Uluslararası Hukukun Esasları*, İzmir 2000.
- SYMONIDES, J.; *Geographically Disadvantaged States under the 1982 Convention on the Law of the Sea*, Recueil des Cours, Vol. 208, I, 1988.
- TARHANLI, Turgut; *Montreux'un 57. Yılında Türk Boğazlarının Güncel Sorunları*, Sempozyum-Panel 9 Kasım 1993 İstanbul, Deniz Ticaret Odası Yayın No: 33, İstanbul 1994.
- TETLEY, William; *International Conflict of Laws Common, Civil and Maritime*, Montreal 1994.

- THOMMEN, Thamarappallil Kochu; *Legal Status of Government Merchant Ships in International Law*, Gravenhage 1962.
- TOLUNER, Sevin; *Milletlerarası Hukuk Dersleri Devletin Yetkisi (Yer ve Kişiler Bakımından Çevresi ve Niteliği)*, 5. tıpkı basım, İstanbul 1996.
- TOLUNER, Sevin; *Limni Adası'nın Hukukî Statüsü ve Montreux Boğazlar Konvansiyonu*, İstanbul 1987.
- TOLUNER, Sevin; *Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri, Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi*, Mahmut BELİK ve Tahir ÇAĞA'ya Saygı Semineri İHFMMMAUM, İstanbul 1994, s. 10-38.
- TOLUNER, Sevin; *Boğazlardan Geçiş Düzenleme Yetkisi ve "Montreux" Andlaşması*, Milletlerarası Hukuk Açısından Türkiye'nin Bazı Dış Politika Sorunları, 2. bası, İstanbul 2004, s. 387-394.
- VANK, M. Deniz; *Boğazların Hukukî Rejimi ve Türk Boğazları*, Ankara 1998.
- VIBHUTE, KI; *Jurisdictional Immunity of Foreign Trading State Enterprises in India: An Appraisal*, JBL, 1994, s. 628-637.
- VOSKUIL, CCA; *The International Law of State Immunity As Reflected in Dutch Civil Law of Execution*, NYIL, Vol. X, 1979, s. 245-289.
- VUKAS, Budislav; *Chapter 10 The New Law of The Sea and Navigation: A View From The Mediterranean*, The Law of the Sea Selected Writings, Leiden 2004.
- ZULETA, Bernardo; *The Law of the Sea United Nations Convention on the Law of the Sea with Index and Final Act of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea*, United Nations Publications, New York 1983.

MONTRÖ KONVANSİYONU UYARINCA PEK YAKIN SAVAŞ TEHLİKESİ DURUMUNDA TÜRKİYE’NİN YETKİLERİ*

Araş. Gör. Dr. Enver ARIKOĞLU**

Öz

Bu makalenin amacı, Montrö Konvansiyonu uyarınca Türkiye’nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi durumunda saydığına sahip olduğu yetkileri değerlendirmektir. Eğer Türkiye kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi altında sayarsa, Boğazlardan savaş gemilerinin geçişi tamamen Türkiye’nin takdirine bırakılmıştır. Aynı durumda ticaret gemileri ise serbest geçiş hakkından yararlanmaya devam etmekle birlikte, Boğazlara gündüz girmek, belirlenen trafik ayırım düzenine uymak ve kılavuz almak zorundadır. Türkiye bu yetkilerini kullanacağını beyan ettiğinde, bunu, Yüksek Âkit Taraflara ve Milletler Cemiyeti (MC) Genel Sekreteri’ne bildirmelidir. Eğer Milletler Cemiyeti Konseyi, üçte iki çoğunlukla Türkiye’nin almış olduğu önlemlerin haklı olmadığına karar verirse ve Yüksek Âkit Tarafların çoğunluğu da aynı görüşte olursa, Türkiye söz konusu önlemleri kaldırmakla yükümlüdür. 1946 yılında MC’nin sona ermesi nedeniyle, bu çalışmada, MC’nin Montrö Konvansiyonu’ndaki yetkilerinin Birleşmiş Milletler’e geçip geçmediği de halefiyet kavramı çerçevesinde tartışılacaktır.

Anahtar Kelimeler: *Montrö Konvansiyonu, Pek Yakın Savaş Tehlikesi, Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi, Milletler Cemiyeti ve Birleşmiş Milletler Arasında Halefiyet.*

COMPETENCE OF TURKEY IN CASE OF CONSIDERING HERSELF TO BE THREATENED WITH IMMINENT DANGER OF WAR UNDER THE MONTREUX CONVENTION

Abstract

The goal of this article is to determine that Turkey’s discretionary competence in cases where Turkey considers itself to be threatened with imminent danger of war under the Montreux Convention. If Turkey considers itself to be threatened with imminent danger of war, the transit of war ships through the Straits is left to the discretion of the Turkey. In same circumstances, merchant ships continue to enjoy transit rights, although they must

*Bu makale, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Araştırma ve Uygulama Merkezi tarafından, 9 Kasım 2016 tarihinde İstanbul Üniversitesi Kongre ve Kültür Merkezi’nde düzenlenen “80. Yılında Montrö Boğazlar Konvansiyonu Prof. Dr. Sevin Toluner’e Saygı Günü” nde sunulan bildirinin genişletilmiş halidir.

** İ.Ü. Hukuk Fakültesi Milletlerarası Hukuk Anabilim Dalı, enar@istanbul.edu.tr, enverar@yahoo.com.

*** Makale Gönderim Tarihi: 30.05.2017; Makale Kabul Tarihi: 21.06.2017.

enter in daylight and comply with traffic separation schemes and mandatory pilotage established by Turkey. When Turkey declares it is under such circumstances, it is obliged under the Convention to inform High Contracting Parties and Secretary-General of the League of Nations (LN). If the Council of LN decide by a majority of two-thirds that the measures thus taken by Turkey are not justified, and if such should also be the opinion of the majority of the High Contracting Parties, Turkey undertakes to discontinue the measures in question. Because of dissolution of LN at 1946, in this study it will be also discussed whether transfer the powers of LN in the MC to the United Nations under the concept of succession.

Keywords: Montreux Convention, Imminent Danger of War, Passage Regime in Turkish Straits, Succession between League of Nations and United Nations.

Giriş

“*Türk Boğazları*” ifadesi, ilgili milletlerarası belgelerde kullanılan bir terim olarak, Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ile İstanbul Boğazı’nı kapsar¹. Geçiş açısından Marmara Denizi, İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile bir bütün kabul edildiği için milletlerarası örf ve âdet hukukunun boğazlarda yabancı gemilere tanıdığı olduğu geçiş hakkı bu deniz alanında da geçerli olmuş ve bu geçiş andlaşmalarla düzenlenmiştir².

Birinci Dünya Savaşı’na kadar olan dönem içinde, Türk Boğazları, Osmanlı Devleti’nin hâkimiyeti altında olup, Karadeniz’in tüm kıyılarının da tamamen Osmanlı hâkimiyetine geçmesiyle birlikte yabancı gemilere kapalı tutulmuştur³. Kapalılık ilkesi, Rusya’nın 1774 Küçük Kaynarca Andlaşması’yla tekrar bir Karadeniz devleti olmasıyla birlikte, ticaret gemileri bakımından zamanla serbestiye dönüşmüş ancak savaş gemileri bakımından ise Birinci Dünya Savaşı’na kadar devam etmiştir⁴. Birinci Dünya Savaşı’ndan sonra ise, Türk Boğazları ile ilgili *Sevr*, *Lozan* ve

¹ Sevin TOLUNER, *Milletlerarası Hukuk Dersleri –Devletin Yetkisi (Yer ve Kişi Bakımından Çevresi ve Niteliği)-*, Gözden Geçirilmiş 4. Basıdan Tıpkı 5. Bası, İstanbul 1996, Beta Yayınevi, s. 154 (Bundan sonra, “TOLUNER, *Yetki*” olarak atıf yapılacaktır).

² TOLUNER, *Yetki*, s. 156.

³ Bu durum “*Osmanlı İmparatorluğu ’nun kadim kaidesi*” olarak anılır (Mahmut BELİK, *Türk Boğazları ’nın Hukukî Statüsü*, Sermet Matbaası, İstanbul, 1962, s. 158).

⁴ TOLUNER, *Yetki*, s. 158-159. Rusya’nın Karadeniz’i yabancı devlet gemilerine kapalı tutma ve kendisinin ise Akdeniz’e açılma hakkını elde etme siyaseti karşısında İngiltere’nin Rus savaş gemilerininin Akdeniz’e açılmasını engelleme isteği, bir ölçüde Türk Boğazlarının yabancı savaş gemilerine kapalı tutulmasında uzlaşmıştır (*ibid.*, s. 159).

Montrö olmak üzere temel olarak geçiş serbestisi ilkesinden hareket eden üç ayrı rejim söz konusu olmuştur⁵. *Sevr Andlaşması* yürürlüğe girmemiş, *Lozan Barış Andlaşması*'nin eki olan *Boğazların Rejimine Dair Konvansiyon*'un yerini ise 1936 tarihli *Montrö Konvansiyonu* almıştır. Lozan ile, Boğazlar askersizleştirilerek milletlerarası bir komisyonun denetimine bırakılmış olup, bu düzen de âkit devletlerce garanti altına alınmıştı. Geçiş serbestisi ile ilgili hükümlerin ihlali veya savaş fiili veya savaş tehdidi nedeniyle Boğazlardan geçiş serbestisi ve askersizleştirilmiş bölgelerin güvenliği tehlikeye girecek olursa, âkit devletler ve her halükarda İngiltere, İtalya ve Japonya, Milletlere Cemiyeti Konseyi'nin karar vereceği bütün imkânlarla tehlikeyi savuşturma yükümü altındaydı. Ancak, garantör devletlerden Japonya ve İtalya'nın bizzat kendilerinin saldırgan bir politika izlemeleri ve zamanın siyasi olayları nedeniyle Milletler Cemiyeti'nin zayıflaması karşısında, Türkiye, askersizleştirilmiş Boğazlar Bölgesi'nin güvenliğinin sağlanamayacağı gerekçesiyle değişiklik talebinde bulunmuştur. Âkit taraflar bu isteği uygun karşılamış ve 22 Haziran 1936 tarihinde Montrö'de bir konferans toplanarak, komisyon ve askersizleştirme hükümlerini ortadan kaldıran ve yeni bir geçiş rejimi öngören bir andlaşma akdetmişlerdir⁶.

20 Temmuz 1936'da Montrö şehrinde⁷, Türkiye, Bulgaristan, Fransa, Yunanistan, Japonya, Romanya, Sovyetler Birliği, Yugoslavya, İngiltere ve İngiliz Commonwealth'ine dâhil olarak Avustralya temsilcileri tarafından imzalanan *Boğazların Rejimine dair Konvansiyon*⁸ 9 Kasım 1936'da yürürlüğe girmiştir⁹. Konferansa katılmayan İtalya 2 Mayıs 1938'de Konvansiyon'a katılmış, Japonya ise 8 Eylül 1951 tarihli Barış Andlaşması'nın 8. maddesi ile imzacı devlet olarak sahip olduğu tüm haklardan ve menfaatlerden vazgeçmiştir. Bugün itibarıyla Montrö Konvansiyonu'nun taraflarının¹⁰

⁵ TOLUNER, *Yetki*, s. 161.

⁶ *Ibid.*, s. 162-164.

⁷ İlginçtir ki Montrö şehrinin ambleminde Türk bayrağını andıran simgeler mevcuttur.

⁸ *League of Nations Treaty Series*, Vol. 173, No. 4015, s. 213; *Düster*, III. Tertip, Cilt 17, s. 665-679.

⁹ Seha L. MERAY/Osman OLCA, *Montreux Boğazlar Konferansı Tutanaklar Belgeler*, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No. 390, s. 479.

¹⁰ Bu konuda detaylı değerlendirme için bakınız Sevin TOLUNER, “*Montreux Konvansiyonu'nun Feshi ve Değiştirilme Usulüne İlişkin Bazı Sorunlar Üzerinde Düşünceler*”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Çetingil ve Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, s. 1076-1079.

belirlenmesi, SSCB ve Yugoslavya'nın dağılması ile birlikte tartışmalı bir hal almıştır. SSCB'nin dağılmasıyla, Rusya Federasyonu SSCB'nin milletlerarası hukuk kişiliğini devam ettirmiştir. Ancak, 24. madde uyarınca yapılan bildirimler Ukrayna'ya da yapılmaktadır. Karadeniz'e kıyıdaş olan Gürcistan'a ise bildirim yapılmamaktadır. Yugoslavya'nın dağılması ile ise ortaya çıkan devletlerden hiçbiri söz konusu devletin devamı sayılmamış yeni üyelik sistemi ile BM'ye üye olmuşlardır. 24. madde uyarınca hiçbirine bildirim yapılmamaktadır¹¹.

Montrö ile birlikte Lozan'da kabul edilmiş olan Boğazlar Komisyonu ve askersizleştirme statüsü ortadan kaldırılmış, Komisyon'un yetkileri Türkiye'ye devredilmiş ve Boğazlar tekrar Türkiye'nin askerlerine açılarak egemenliğine geri dönmüştür. Konvansiyon'un amaçlarından biri olarak da Türkiye'nin güvenliği ve Karadeniz'de kıyıdaş olan devletlerin Karadeniz'deki güvenliği çerçevesinde koruyacak bir düzen amaçlanmıştır. Boğazlardan geçiş rejimi, ticaret ve savaş gemileri ayrımı gözetilerek dört durum öngörülerek düzenlenmiştir: Barış zamanı, Türkiye'nin tarafsız olduğu savaş zamanı, Türkiye'nin muharip olduğu savaş zamanı ve Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidinde maruz saydığı durum. İnceleme konumuz Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi altında saydığı durumlarda kullanabileceği yetkileri olduğu için diğer hallerdeki geçiş rejimine ilgili olmadıkları sürece değinmeyeceğiz.

1. Pek Yakın Savaş Tehlikesi Durumunda Ticaret Gemilerine İlişkin Düzen

Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi altında saydığı durumda, ticaret gemileri bakımından Montrö Konvansiyonu'nun 6. maddesi ile getirilen düzenleme, barış düzeni uyarınca bu gemilerin yine normal düzendeki gibi Boğaz'dan geçebilecekleri ancak Boğaz'a gündüz girmeleri, Türk makamları tarafından gösterilen yolu izlemeleri, ücrete tabi olmamak koşuluyla, kılavuz kullanma mecburiyetine konulabilmeleri şeklindedir:

¹¹ *Ibid.*, s. 1078-1079.

“Madde 6

Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayması durumunda, 2. madde hükümlerinin uygulanması yine de sürdürülecektir; ancak, gemilerin Boğazlar'a gündüz girmeleri ve geçişin, her seferinde, Türk makamlarınca gösterilen yoldan yapılması gerekecektir.

Kılavuzluk, bu durumda, zorunlu kılınabilecek, ancak ücrete bağlı olmayacaktır.”

Burada Türkiye'nin sadece ticaret gemilerinin gündüz Boğaz'a girmelerini ve belirlediği yoldan geçmelerini isteme hakkı söz konusu olup, aşağıda açıkladığımız savaş gemileri üzerinde benzer durumlardaki geniş takdir hakkı mevcut değildir. Pek yakın savaş tehlikesi ile doğrudan ilgili bir ticaret gemisi söz konusu ise zaten zararsız geçiş ilkesinin ihlali nedeniyle Boğazlardan geçemeyecektir. Boğazlardan serbest geçiş ilkesi mutlak olmayıp, Türkiye'nin geçişin zararsızlığı koşulu, yargı ve zabıta yetkisi ile sınırlıdır¹². Bu çerçevede, geçiş esnasında Türkiye'nin barış ve düzenine tehlike oluşturacak eylemlerde bulunması durumunda geçişin zararlı hale gelmesi nedeniyle engellenmesi söz konusu olacaktır.

2. Pek Yakın Savaş Tehlikesi Durumunda Savaş Gemilerine İlişkin Düzen

Savaş gemileri bakımından ise, Montrö Konvansiyonu'nun konumuzla ilgili hükümler şöyledir:

“Madde 20

Savaş zamanında, Türkiye savaştan ise, 10. maddeden 18. maddeye kadar olan maddelerin hükümleri uygulanamayacaktır; savaş gemilerinin geçişi konusunda Türk Hükümeti tümüyle dilediği gibi davranabilecektir.

Madde 21

Türkiye kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayarsa, Türkiye'nin, işbu Sözleşmenin 20. maddesi hükümlerini uygulamaya hakkı olacaktır.

¹² TOLUNER, *Yetki*, s. 166.

Yukarıdaki fıkranın Türkiye’ye tanıdığı yetkinin Türkiye’ce kullanılmasından önce Boğazlar’dan geçmiş olan, böylece bağlama limanlarından ayrılmış bulunan savaş gemileri, bu limanlara dönebileceklerdir. Bununla birlikte, şu da kararlaştırılmıştır ki, Türkiye, davranışıyla işbu maddenin uygulanmasına yol açmış olabilecek Devletin gemilerini bu haktan yararlandırmayabilecektir.

Türk Hükümeti, yukarıdaki birinci fıkranın kendisine verdiği yetkiyi kullanırsa, Yüksek Âkit Taraflara ve Milletler Cemiyeti Genel Sekreterine bu konuyla ilgili bir bildiri gönderecektir.

Milletler Cemiyeti Konseyi, üçte iki çoğunlukla, Türkiye’nin böylece almış olduğu önlemlerin haklı olmadığına karar verirse, ve işbu Sözleşmenin imzacıları Yüksek Âkit Tarafların çoğunluğu da aynı görüşte olursa, Türk Hükümeti, söz konusu önlemlerle, işbu Sözleşmenin 6. maddesi uyarınca alınmış olabilecek önlemleri kaldırmayı yükümlenir.”

Türkiye’nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidinde maruz saydığı durumda, muharip olduğu savaş hali kuralları geçerli olacaktır. Yani tarafsız veya muharip olsun, Karadeniz’e kıyıdaş olsun veya olmasın, yabancı devletlere ait savaş gemilerinin geçişini düzenlemek tamamen Türkiye’nin takdirine bırakılmıştır. Bu durumda, ne gemilerin sınıf ve tonajlarına ilişkin geçiş kuralları, ne de Karadeniz’e açılacak yabancı savaş gemilerinin geçişi konusundaki sınırlamalar geçerlidir (10 ila 18. maddelerin uygulanmayacağı açıkça düzenlenmiştir). Bu durumda Türkiye’nin Karadeniz’e kıyıdaş olan diğer devletler karşısında daha elverişli bir konumu söz konusu olmaktadır.

Karadeniz’de bulunma düzeni de Türkiye’nin takdirine bırakılmış olduğundan Türkiye kıyıdaş olmayan devlet gemilerinden istediğinin Karadeniz’e geçmesine izin verebilecek midir? Uçak gemileri de dâhil mi? Milletlerarası hukuk uyarınca anlaşmalar yorumlanırken ve uygulanırken iyiniyet ile hareket edilmesi gerekir. Montrö Konvansiyonu’ndaki düzenlemeler bakımından da Türkiye’nin “*iyiniyetle yorumlaması ve yetkinin mâkûliyet sınırları içinde kullanılması*” gerekir¹³. Bu sebeple, kanaatimizce, pek yakın

¹³ Sevin TOLUNER, “Boğazlardan Geçiş ve Türkiye’nin Yetkileri”, Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi, Prof. Mahmut Belik ve Prof. Dr. Tahir Çağa’ya Saygı Semineri, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayın No 20, İstanbul, 1994, s. 16, 67.

savaş tehdidi ile orantılı olarak bu tehdiye karşı gerekli olduğu ölçüde bazı savaş gemilerinin geçişine engel olup, bazılarının ise geçmesine izin verebilir.

3. Pek Yakın Savaş Tehdidi Kavramı

Türkiye'nin önerisi “*kendisini bir savaş tehdidi altında sayarsa*” ifadesi, İngiliz değişikliği ile, daha somut ve daha sınırlayıcı olduğu gerekçesiyle “*kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayarsa*” şeklini almıştır¹⁴. Burada “*pek yakın*” ve “*savaş*” kavramlarının milletlerarası hukuk bakımından yorumlanması önem arz etmektedir.

Klasik anlamda savaş, iki veya daha çok devlet arasında silahlı kuvvet kullanılarak yapılan çatışmadır ve amacı birinin diğerini yenerek zaferle barış şartlarını kaybedene yüklemesi olarak tanımlanmıştır¹⁵. Birleşmiş Milletler sistemi ile kuvvet kullanmanın yasaklanması ile birlikte savaşın yerini daha geniş bir kavram olan silahlı çatışmalar almıştır. Günümüzde klasik anlamda savaş kavramının yerini asimetrik savaş (non-linear war), karma savaş (hybrid war) ve silahlı çatışmalar aldığı için Montrö bakımından da savaş kavramının geniş yorumlanarak silahlı bir saldırı tehdidi durumu olarak değerlendirmek mümkündür. Tartışmalı olacak husus, 11 Eylül sonrası küresel terörist eylemlerin artması ve bunlar karşısında da devletlerin meşru müdafaa halinde sayılıp sayılmadığı noktasından hareketle, -ki ABD, NATO ve birçok ülke tarafından meşru müdafaa durumunda kabul edilmiştir-, Türkiye'nin pek yakın bir terör saldırısı tehdidi durumunda da (devletlerden gelmeyen bir saldırı tehdidi olmamasına rağmen) söz konusu yetkileri kullanıp kullanamayacağıdır.

Savaş kavramının geniş yorumlanması bakımından Türk temsilcisi Menemencioğlu'nun konferans sırasındaki değerlendirmesi de bunu destekler niteliktedir: “... *savaş tehditlerinin, günümüzde eskisi gibi olmadığını belirtmek istemektedir. Bu tehditler, ard arda gelen bir gerginlik aşamalarından geçmemekte, bir ultimatum'la sonuçlanmamakta, savaş beklenmez bir anda patlamaktadır; tehdit altında bulunan ülke de, ana gücünün daha savaş eylemlerinin başında yok olmasını istemiyorsa, ivedi önlemler almak zorundadır...*”¹⁶

¹⁴ MERAY/OLCAY, s. 151.

¹⁵ John P. GRANT and J. Craig BARKER (Ed.), *Encyclopaedic Dictionary of International Law (3 Edition)*, Oxford University Press, s. 669.

¹⁶ MERAY/OLCAY, s. 325.

Pek yakın bir tehdit kavramının yorumlanması bakımından ise önleyici meşru müdafaa konusundaki uygulamalar ışık tutabilir. Nitekim Toluner, sunumumuz sonundaki yorumunda “pek yakın” biçimde yapılan Türkçe çevirinin hatalı olduğunu, Fransızca metin ve İngilizce çevirisindeki “imminent” kelimesinin Türkçe’ye “pek yakın” olarak değil “muhakkak” olarak çevrilmesinin daha doğru olacağını belirtmiş ve önleyici meşru müdafaa hususundaki gerçekleşmesi “imminent/muhakkak” bir saldırı kavramı ile bağlantıya işaret etmiştir. 1994 yılındaki önceki bir sempozyumda da benzer bir düşünceyi ifade etmiş ve söz konusu düzenlemeyi, önleyici meşru müdafaa hakkının varlığı üzerindeki tartışmalar göz önünde bulundurulduğunda, savaş öncesi gerginlik durumunda Türkiye’ye geniş bir hareket imkânı kazandıracak bir hüküm¹⁷ olarak değerlendirmiştir. Kanaatimizce bu yaklaşım Türkiye’nin savaş tehdidini değerlendirirken daha sıkı bir değerlendirme yapmasını gerektirdiği için daraltıcı gibi gözükmektedir, diğer yandan 11 Eylül sonrası meydana gelen gelişmeler de dikkate alınarak önleyici meşru müdafaa kavramına ilişkin yaklaşımların terörizm ile mücadele nedeniyle genişlediği düşünüldüğünde bir yönüyle de Türkiye’nin hareket alanını genişleticidir¹⁸.

4. Milletler Cemiyeti Yetkilerinin Birleşmiş Milletlere Geçip Geçmediği Meselesi

Pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidinin var olup olmadığını Türkiye takdir edecektir. Ancak bu takdir hakkını kullanırken Türkiye, bu yetkisini kullanmış olduğunu, Milletler Cemiyeti Sekreteri’ne ve diğer âkit taraflara bildirecektir. Milletler Cemiyeti Konseyi 2/3 çoğunlukla ve imzacı âkit taraflar da oyçokluğu ile alacağı kararlarla bu tedbirlerin alınmasını haklı bulmazlarsa, Türkiye bu tedbirleri kaldırmak zorundadır.

Burada günümüz açısından önemli bir sorun, Milletler Cemiyeti ortadan kalktığı için hükmün ilgili kısmının uygulanıp uygulanamayacağıdır¹⁹. Yani

¹⁷ TOLUNER, *Boğazlardan Geçiş*, s. 36.

¹⁸ Bu hükmün Türkiye’ye önleyici tedbirler alma imkânı verdiği kabul edilmektedir (bkz. ESPÓSITO/KRASKA/SCHIEBER/KWON (Ed.), *Ocean Law and Policy: Twenty Years of Development Under the UNCLOS Regime*, 2016, s. 273).

¹⁹ Bir yüksek lisans çalışmasında Dışişleri Bakanlığı’ndan bilgi edinme hakkı yoluyla sorulan sorulara alınan yanıtlara göre, madde 18 kapsamında kıyıdaş her devletin Karade-

Milletler Cemiyeti yerine Birleşmiş Milletler (BM) Güvenlik Konseyi söz konusu maddede yer alan yetkiyi kullanabilecek midir?

Milletler Cemiyeti Genel Kurulu, BM'nin kurulmasından sonra, 8-18 Nisan 1946 tarihli Kararı'yla, varlığına son vermiştir. Bu kararla malvarlığı haklarını, arşivlerini ve siyasi olmayan fonksiyonlarını BM'ye devretmiştir. Bunlar dışında, bu iki teşkilât arasında otomatik bir halefiyet yoktur. BM Genel Kurulu 12 Şubat 1946 tarihli Kararı'nda, Milletler Cemiyeti Sekreteri'ne verilen görevleri ve aynı zamanda Milletler Cemiyeti'ne tanınan teknik ve siyasi nitelik taşımayan fonksiyonları ifa etmeyi kabul etmiş, ancak anlaşmalarla Milletler Cemiyeti'ne tanınan siyasi fonksiyonların yüklenilmesi için ayrı bir usul öngörmüştür. Bu fonksiyonlar, âkit taraflarca talep edildiği takdirde, Genel Kurul veya ilgili organın incelemesinden sonra alınacak bir karar uyarınca BM tarafından ifa edilebilir²⁰.

Toluner'e göre, Montrö Konvansiyonu'nun 21. maddesinin Milletler Cemiyeti'ne siyasi bir fonksiyon tanıdığı açıktır. Bu sebeple 12 Şubat 1946 tarihli Karar'da öngörülen usule uyulmaksızın (tarafların talebi ve BM'nin kabulü) BM Güvenlik Konseyi tarafından ifa edilmesi söz konusu değildir²¹.

Milletlerarası teşkilâtlar, anlaşmalar veya tek taraflı beyanlarla belirli adli, idari veya denetim/temyiz fonksiyonları ile yetkilendirilebilirler. Bu tür yetkiler, ya söz konusu teşkilâtın kurucu belgesine konulacak bir hükümle veya her bir anlaşmanın veya tek taraflı deklarasyonunu tadili ile halef teşkilâta nakledilir²². Örneğin, Milletlerarası Daimi Adalet Divanı'na yetki veren anlaşma veya deklarasyonlar, yeni bir mahkeme olarak kurulan Milletlerarası Adalet Divanı'na bu Divan'ın Statüsü'ndeki 36/5 ve 37. maddeler yoluyla devredilmiştir ve sadece bu Statü'nün imzacısı devletler arasında geçerlidir²³. Yine örneğin, Uyuşturu Maddeler Konvansiyonları

niz'deki donanmasının (filosunun) toplam tonajının bildirimini Milletler Cemiyeti Genel Sekreteri'ne ulaştıracaktır hükmü bakımından BM'ye tonaj bildirim yapılmamaktadır. Md. 24 kapsamında öngörülen yıllık rapor ise gönderilmektedir (bkz. Tolgahan ALPYAVUZ, *Montreux (Montrö) Sözleşmesi Uyarınca Türk Boğazları'ndan Savaş Gemilerinin Geçiş Rejimi*, Yayınlanmamış Y. Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Anabilim Dalı, İstanbul, 2009).

²⁰ TOLUNER, *Yetki*, s. 177-178, dipnot 211.

²¹ *Ibid.*, s. 178.

²² Patrick R. MYERS, *Succession Between International Organizations*, the Graduate Institute of International Studies, 1993, s. 54.

²³ *Ibid.*, s. 55.

(The Narcotic Drug Conventions) 1912/1925/1931/1936 tarafından Milletler Cemiyeti'ne verilen idari ve denetim yetkileri BM Genel Kurulu'nda imzaya açılan bir Protokol değişikliği ile BM'ye devredilmiştir²⁴. Bu değişiklikler ve halefiyet sadece tarafları bağlar.

Devletlerin halefiyetinde örf ve âdet kuralları ve andlaşmalar söz konusudur. Ancak milletlerarası teşkilâtların halefiyeti konusunda yerleşik kurallar oluşmuş değildir. Halefiyetin açıkça öngörülüp düzenlenmediği durumlarda, örtülü halefiyet ya da otomatik halefiyetin varlığı sorunu ilk olarak II. Dünya Savaşı sonrasında Güney Afrika Birliği'nin, Güney Batı Afrika'nın ülkesinin BM Vesayet Sistemi altında yer almasını reddetmesi ile ortaya çıkmıştır. Milletler Cemiyeti'nin onayıyla mandater olarak 30 yıla yakın Güney Afrika Birliği, idari ve yasama yetkilerini bu eski Alman sömürgesi olan Güney Batı Afrika ülkesi üzerinde kullanmış ve Milletler Cemiyeti Konseyi'ne yıllık rapor vermiştir. Milletler Cemiyeti'nin sona ermesi ile Birlik denetim organı kalmadığından manda yönetiminin sona erdiğini ileri sürerek ve yerleşik halkın isteğine dayanarak Güney Batı Afrika ülkesini kendi topraklarına katmıştır. BM Genel Kurulu, bunu kabul etmemiş ve manda konusundaki denetim yetkilerinin BM'ye devrine ilişkin açık bir düzenleme olmadığı için konu hakkında Divan'dan danışma görüşü istemiştir (Aralık 1949)²⁵.

Divan 1950 tarihli Danışma Görüşü'nde: Manda sisteminin iki yönlü olduğunu, bunlardan birincisini yönetilen ülkeye karşı sorumluluğun, ikincisini ise denetim organına karşı sorumluluğun oluşturduğunu, Milletler Cemiyeti'nin sona ermesinin birinci sorumluluğu ortadan kaldırmadığını, ikinci grup sorumluluk açısından ise BM'nin bu denetim yetkilerini kullanabilmesi açısından bazı tartışmaların olabileceğini, çünkü bu yetkinin açıkça BM'ye verilmediğini ve BM'nin de açıkça bunları kabul etmediğini değerlendirmiştir. Ancak, yine de BM'nin yetki kullanabileceğini şu temellere dayanarak karara bağlamıştır: 1. Denetim manda sisteminin önemli bir parçasıdır. Birebir aynı olmasa da benzer bir denetim organı varken bu yükümlülüğün sona ermesi söz konusu olamaz. 2. BM Şartı md. 80/1, vesayet rejimi kurulana kadar manda altındaki halkın haklarının korunması hükmünü haiz. Bu da bir milletlerarası organın denetimi olmadan etkili bir şekilde sağlanamaz. 3. Milletler Cemiyeti 18.04.1946 tarihli Kararı'nda, mandater devletlerin BM veya diğer yapılarla anlaşma yapmasını öngör-

²⁴ *Ibid.*, s. 56, benzer örnekler için bkz. s. 56-58.

²⁵ *Ibid.*, s. 59-60.

müştür. Dolaylı olarak BM'nin denetim işlevi göreceğini varsaymaktadır. 4. BM Genel Kurulu 10. madde altında genel yetkili organdır ve üye devletler bunu kabul etmiş olurlar ve BM Genel Kurulu bu konuda yetki kullanmıştır²⁶.

Buna karşın Türk doktrininde, *Çelik*²⁷ ve *İnan*²⁸ tarafından, Adalet Divanı'nın Güney Batı Afrika'nın hukuki statüsüne ilişkin 1950 tarihli Danışma Görüşü'ne dayanılarak, bu fonksiyonun BM tarafından ifa edilebileceği ileri sürülmüştür. Otomatik halefiyeti kabul eden bu görüşün yerindeliği tartışılmalıdır. Çünkü, söz konusu kararlarında Divan, esas olarak otomatik halefiyet esastan değil manda rejiminin niteliğinden hareketle belirli sonuçlara varmıştır²⁹.

Toluner'e göre, bu görüşe katılmak mümkün değildir. Çünkü, bu mütalada Divan, MC'nin ortadan kalkması ile manda rejimi altındaki yükümlerin, bu arada, MC Konseyi'nin denetimine tabi olma yükümlerinin devam edip etmediği ve denetim fonksiyonunun BM tarafından icra edilip edilemeyeceği sorununu çözümlenmek durumunda kalmıştır. Divan'a göre, manda rejimi uyarınca yüklenilmiş olan yükümler, denetim organının ortadan kalkması nedeniyle ortadan kalkmaz; ayrıca milletlerarası denetim, manda rejiminin

²⁶ Res. 141(11) 1.11.1947, 337(IV) 6.12.1949.

²⁷ Edip ÇELİK, *Milletlerarası Hukuk*, İkinci Kitap, Filiz Kitabevi, 1987, s. 143.

²⁸ Yüksel İNAN, *Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi*, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş İkinci Basım, Turhan Kitabevi, Ankara, 1995, s. 76-78. İnan, Milletler Cemiyeti'nin yetkisinin BM'ye devri kabul edilmese bile, imzacı âkit devletlerin oyçokluğu ile Türkiye'nin kararını kaldırabileceğine yönelik ikinci kısmın hala devam edeceğini, denetim organlarından birinin ortadan kalkmasının, diğerinin denetim hakkının sona ermesine neden olamayacağını söylemektedir. Kanaatimizce bu yorum kabul edilemez; çünkü madde metninde iki ayrı denetim değil, iki aşamalı tek bir sistem öngörülmüştür. Ne tek başına Milletler Cemiyeti ne de âkit devletler Türkiye'nin kararının kaldırılmasını sağlayabilirler. Madde düzenlemesinde kararın kalkması için Milletler Cemiyeti Konseyi'nin 2/3 ile alacağı karar ve buna ek olarak da âkit devletlerin oyçokluğuyla alacağı karar birlikte aranmaktadır (Benzer yönde bkz. Nihan ÜNLÜ, *The Legal Regime of the Turkish Straits*, 2002, s. 104). Ayrıca yaklaşan savaş tehlikesi nedeniyle yapılan Montrö Konvansiyonu'nun yapılış amacıyla doğrudan ilgili bir hükümdür.

²⁹ Bu konudaki benzer görüşler için bkz. G. G. FITZMAURICE, "The Law and Procedure of the International Court of Justice: International Organizations and Tribunals", the British Yearbook of International Law, Vol. 29, 1952, s. 8; Hungdah CHIU, "Succession in International Organisations", International and Comparative Law Quarterly, Vol 14, 1965, s. 83; Andrea G. MOCHI-ONORY, "The Nature of Succession Between International Organizations: Functions and Treaties", Revue Hellénique de Droit International, Janvier-Décembre 1968, s. 33; Ramses A. WESSEL, "Dissolution and Succession: The Transmigration of the Soul of International Organizations", in Research Handbook on the Law of International Organizations (Ed.) Jan Klabbbers/Åsa Wallendahl, s. 342.

önemli bir unsuru olduğu için, denetim organının ortadan kalkması denetime tabi olma yükümünü ortadan kaldırmaz. Fakat Divan, denetim yükümünün devam etmesi ile denetimi yapan organın yetkilerine BM'nin halef olması sorunlarını ayırt ederek değerlendirmiştir. BM, Konsey'in manda rejimi uyarınca haiz olduğu denetim yetkisini kullanabileceğine karar verirken, otomatik bir halefiyet esastan değil, bizzat MC'nin 18 Nisan 1946 tarihli Kararı'ndaki manda altındaki ülkelerle ilgili ifadeye, mandater devletin tutumuna ve Şart'ın manda altındaki ülkeler halklarının haklarını saklı tutan 80. maddesine dayanmıştır. Montrö Konvansiyonu bakımından, denetim fonksiyonunun BM tarafından yüklenilmesini gerekli kılan bu esaslar söz konusu olmamıştır. Denetim organının ortadan kalkması, denetime tabi olma yükümünün ortadan kalkması sonucunu doğurmazsa da, 12 Şubat 1946 tarihli Genel Kurul Kararı uyarınca, gerekli olan işlemler yapılmadıkça, Güvenlik Konseyi bu fonksiyonu ifa edemez. MC Konseyi'ne tanınmış yetkilere BM Güvenlik Konseyi'nin halef olması kabul edildiğinde, bu tür bir çözümün Türkiye'nin çıkarları açısından uygunluğu da iyice tartışılması gereken bir husustur. Ayrıca unutulmamalıdır ki, BM Güvenlik Konseyi'nin Montrö uyarınca yetkili olmaması barış ve güvenliğin tehdi gibi bir durumda Şart uyarınca haiz olduğu yetkileri kullanmasını engellemez³⁰.

Benzer şekilde *Myers*'e göre de, bu kararlardan yola çıkarak sadece eğer objektif bir rejimden kaynaklanan bir işlev fonksiyon varsa, ve benzer bir yetki, amaç ile donatılmış bir teşkilât varsa, ve bu işlev söz konusu rejim için vazgeçilmez ise otomatik halefiyet olabilir³¹.

Montrö Konvansiyonu ile Milletler Cemiyeti'ne verilen siyasi yetkileri, ancak bütün âkit devletler talep ederse ve uygulamayı BM Genel Kurulu kabul ederse BM Güvenlik Konseyi karar verebilir. Milletler Cemiyeti Konseyi yerine bugün BM Güvenlik Konseyi karar alabilir dendiğinde, 2/3 oyla karar alınması hükmü nasıl uygulanacak veya bu durumda veto yetkisi kullanılabilir mi gibi sorunlar karşımıza çıkar. Divan buna halef olan organın kendi kurucu belgesinde öngörülen usulle karar alacağı yönünde cevap vermiştir³²: Güney Afrika, Milletler Cemiyeti Konseyi'nde oybirliği ile karar alınması söz konusu iken, BM Genel Kurulu'nda 2/3 oy oranı ile

³⁰ TOLUNER, *Yetki*, s. 178.

³¹ MYERS, s. 77.

³² *South West Africa-Voting Procedure, Advisory Opinion, 7 June 1955, ICJ Reports (1955) 67.*

karar alınmasına karşı çıkmıştır. Divan, devredilen yetkilerin aşılması söz konusu olamaz demiş ancak her organın kendi anayasasında, her kurumun kendi sistemi içinde organın işleyişine ilişkin kurallara göre karar alacağına hükmetmiştir. Sonuç olarak özel bir anlaşma yoksa halef teşkilât kendisine devredilen yetkileri kendi kuruluş belgesine, anayasasına göre uygular. Tek sınırdır, sefelin sahip olduğu haklardan fazlasını kullanamamasıdır³³. Bu bakımdan bugün BM Güvenlik Konseyi konumuz bakımından karar verebilecek bir organ olarak kabul edilse bile, Montrö Konvansiyonu'nda öngörülen 2/3 oyla değil kendi karar nisabı olan daimi üyelerin veto etmemesi şartıyla 9 olumlu oy ile karar alacaktır.

Halefiyete gerek olmaksızın BM Güvenlik Konseyi'nin BM Şartı VII. Bölüm altında milletlerarası barış ve güvenliğin tehlikeye düşmesi veya bozulduğu gerekçesiyle bağlayıcı karar alması söz konusu olabilir. Montrö'nün tarafı olan bütün devletler BM Şartı'nın da tarafıdır. Şart'ın 25. maddesi ile Güvenlik Konseyi'nin aldığı kararları kabul etme ve uygulama yükümünü yüklenmişlerdir. Ayrıca, 49. maddesi ile Güvenlik Konseyi'nin barış ve güvenliğin sağlanması ve yeniden iadesi için aldığı tedbirlerin uygulanmasına yardım etmeği taahhüt etmişlerdir. Montrö Konvansiyonu'nun muharip devletler savaş gemilerine geçiş hakkını reddeden hükümleri, Şart hükümleriyle tadil edilmiştir. Bu nedenle, BM çerçevesinde alınan zorlayıcı tedbirlerin uygulanması, bugün, Boğazların muharip devletler savaş gemilerine kapalı tutulması ilkesinin bir istisnasını oluşturur³⁴. Montrö ile BM Şartı'nın çatışması durumunda zaten BM Şartı'nın 103. maddesi Şart'a diğer anlaşmalar karşısında üstünlük tanımaktadır. Ancak bu hükme gitmeye de gerek yoktur; çünkü gerçek anlamda bir çatışmanın da olmadığı söylenebilir. Şöyle ki Montrö Konvansiyonu'nun tarafları aynı zamanda BM Şartı'nın da tarafları olduğu için, sonraki anlaşma olarak Şart ile birlikte ilgili olduğu ölçüde zaten Montrö Konvansiyonu değiştirilmiş olmaktadır.

5. Uygulama, Siyasi Denge ve Sonuç Yerine Kısa Bir Değerlendirme

Türkiye'nin takdir hakkına ilişkin uygulamasını ve aldığı kararı diğer devletler normal milletlerarası usullerle tartışabilirler. Ne boğaz devleti olarak Türkiye, ne de âkit taraflardan herhangi biri, kendi yorumunun diğer-

³³ MYERS, s. 83.

³⁴ TOLUNER, *Yetki*, s. 176.

leri için bağlayıcı olduğu iddiasında bulunamaz, ilgili andlaşma hükmünün yorumu konusunda bir anlaşmaya varılması ve bunun için de diplomatik kanaldan girişimlerde bulunulması gerekir³⁵. Âkit devletler dışındaki devletlerin Türkiye'nin bu yetkisini kullanmasını Montrö çerçevesinde tartışma konusu yapıp yapamayacakları, objektif hukuki durum yaratan andlaşma kavramı³⁶ içinde değerlendirilebilecek karmaşık bir konudur. Yine taraflar esaslı ihlal³⁷ kavramını gündeme getirebilirler. Korfu Kanalı Davası veya Güney Çin Denizi'nde Çin'in iddialarına karşılık bunların milletlerarası hukuka aykırılığını ve geçiş hakkının teyidini sağlamak bakımından ABD savaş gemilerinin bölgede seyretmesi örneklerinde olduğu gibi, hakkın teyidi kapsamında bazı devletler Türkiye'nin kararına rağmen boğazlardan savaş gemilerini geçirmekte ısrar edebilirler. Bu da sıcak çatışma ihtimalini artıracak bir unsurdur ve bizi meselenin siyasi yönüne getirir: Montrö'nün siyasi denge üzerine kurulu bir düzen olması³⁸. Bu bakımdan Türkiye'nin takdir yetkisini kullanıp elde edecekleri ile kaybedecekleri arasında iyi bir hesap yapması gerekir.

Örneğin, II. Dünya Savaşı'nın başladığı 1939 yılından, Türkiye'nin Almanya'ya savaş ilan ettiği ve Boğazları Müttefik Devletler gemilerinin geçişine açmaya karar verdiği 23 Şubat 1945 tarihine kadar, İngiltere ve Fransa ile yapılan 19 Ekim 1939 tarihli ittifak andlaşmasına rağmen, Türkiye savaşta muharip olmamış ve Boğazlarda Türkiye'nin tarafsız olduğu bir savaş düzeni uygulanmıştır. Muharip devlet savaş gemilerinin geçişini yasaklayan bu düzen, II. Dünya Savaşı sırasında müttefiklerin aleyhine işlemiş ve savaş sona ermeden Sovyetler Birliği'nin değiştirilme taleplerine yol açmıştır³⁹. Bütün bu baskılara rağmen Türkiye bu dönemde siyasi dengeyi

³⁵ *Ibid.*, s. 174.

³⁶ Bu konunun hem genel hem de Montrö açısından incelendiği bir çalışma olarak bkz. Sevin TOLUNER, “*Objektif Hukukî Durum Yaratan Andlaşmalar Kavramı Gerekli Midir?*” Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni (MHB), Prof. Dr. Aslan Gündüz Anısına Armağan, Yıl 25-26, Sayı 1-2, 2005-2006, s. 519-580.

³⁷ Bu konu için detaylı bir monografi olarak bkz. Elif UZUN, *Uluslararası Hukukta Andlaşmaların Esaslı İhlâl Nedeniyle Sona Erdirilmesi ve Askıya Alınması*, XII Levha Yay., İstanbul, 2013.

³⁸ Yakın zamandaki Suriye'de yaşanan ve yaşanmaya devam eden çatışmalarda Türkiye bu yetkisini henüz kullanmamıştır. Bu konuya ilişkin değerlendirme için bkz. Naim DEMİREL, “*Suriye'deki Silahlı Çatışmalar Karşısında Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Hukuki Analizi*”, Türkiye Adalet Akademi Dergisi, Yıl: 7, Sayı: 29, Ocak 2017, s. 33-38.

³⁹ Süleyman SEYDİ/Steven MOREWOOD, “*Turkey's Application of the Montreux Con-*

de bozmadan Montrö'yü objektif bir şekilde uygulayabilmiştir. Pek yakın bir savaş tehlikesi durumundaki yetkilerini kullandığına dair bir veriye biz rastlamadık. Bu durumu Türkiye'nin bu yetkisini gerektiğinde, iyiniyetle ve mâkûliyet ölçüsünde kullanacağı yönünde bir uygulama olarak kabul edebiliriz.

vention in the Second World War", Middle Eastern Studies, Vol. 41, No. 1, January 2005, s. 96; Cemil BİLSEL, *Türk Boğazları*, İstanbul, 1948, s. 57-58; Hüseyin PAZARCI, "Boğazlar Rejimine İlişkin Türk Dış Politikası ve Karşılaşılan Kimi Sorunlar", Prof. Dr. Ernst E. Hirsch'in Hâtırasına Armağan (1902-1985), Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü, Ankara, 1986, s. 869.

KAYNAKÇA

- ALPYAVUZ, Tolgahan; *Montreux (Montrö) Sözleşmesi Uyarınca Türk Boğazları'ndan Savaş Gemilerinin Geçiş Rejimi*, Yayınlanmamış Y. Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Anabilim Dalı, İstanbul, 2009.
- BELİK, Mahmut R.; *Türk Boğazları'nın Hukukî Statüsü*, Sermet Matbaası, İstanbul, 1962.
- BİLSEL, Cemil; *Türk Boğazları*, İstanbul, 1948.
- CHIU, Hungdah; "Succession in International Organisations", *International and Comparative Law Quarterly*, Vol. 14, 1965, s. 83-120.
- ÇELİK, Edip; *Milletlerarası Hukuk*, İkinci Kitap, Filiz Kitabevi, 1987.
- DEMİREL, Naim; "Suriye'deki Silahlı Çatışmalar Karşısında Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Hukukî Analizi", *Türkiye Adalet Akademi Dergisi*, Yıl: 7, Sayı: 29, Ocak 2017, s. 33-38.
- ESPÓSITO/KRASKA/SCHEIBER/KWON (Ed.); *Ocean Law and Policy: Twenty Years of Development Under the UNCLOS Regime*, 2016.
- FITZMAURICE, G. G.; "The Law and Procedure of the International Court of Justice: International Organizations and Tribunals", *The British Yearbook of International Law*, Vol. 29, 1952, s. 1-62.
- GRANT, John P./J. Craig BARKER (Ed.); *Encyclopaedic Dictionary of International Law (3 Edition)*, Oxford University Press, 2009.
- İNAN, Yüksel; *Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi*, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş İkinci Basım, Turhan Kitabevi, Ankara, 1995.
- MERAY, Seha L./Osman OLCAY, *Montreux Boğazlar Konferansı Tutanaklar Belgeler*, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No. 390, 1976.
- MOCHI-ONORY, Andrea G.; "The Nature of Succession Between International Organizations: Functions and Treaties", *Revue Hellénique de Droit International*, Janvier-Décembre 1968, s. 33-48.
- MYERS, Patrick R.; *Succession Between International Organizations*, the Graduate Institute of International Studies, 1993.

- PAZARCI, Hüseyin; “Boğazlar Rejimine İlişkin Türk Dış Politikası ve Karşılaşılan Kimi Sorunlar”, Prof. Dr. Ernst E. Hirsch’in Hâtırasına Armağan (1902-1985), Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü, Ankara, 1986, s. 855-880.
- SEYDİ, Süleyman/Steven MOREWOOD; “*Turkey’s Application of the Montreux Convention in the Second World War*”, *Middle Eastern Studies*, Vol. 41, No. 1, January 2005, s. 79-101.
- TOLUNER, Sevin, “Boğazlardan Geçiş ve Türkiye’nin Yetkileri”, Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi, Prof. Mahmut Belik ve Prof. Dr. Tahir Çağa’ya Saygı Semineri, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayın No 20, İstanbul, 1994 (“TOLUNER, Boğazlardan Geçiş” olarak kısaltılmıştır).
- TOLUNER, Sevin, *Milletlerarası Hukuk Dersleri –Devletin Yetkisi (Yer ve Kişi Bakımından Çevresi ve Niteliği)-*, Gözden Geçirilmiş 4. Basıdan Tıpkı 5. Bası, İstanbul 1996, Beta Yayınevi, (“TOLUNER, Yetki” olarak kısaltılmıştır).
- TOLUNER, Sevin; “*Objektif Hukukî Durum Yaratan Andlaşmalar Kavramı Gerekli Midir?*” Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni (MHB), Prof. Dr. Aslan Gündüz Anısına Armağan, Yıl 25-26, Sayı 1-2, 2005-2006, s. 519-580.
- UZUN, Elif; *Uluslararası Hukukta Andlaşmaların Esaslı İhlâl Nedeniyle Sona Erdirilmesi ve Askıya Alınması*, XII Levha Yay., İstanbul, 2013.
- ÜNLÜ, Nihan; *The Legal Regime of the Turkish Straits*, 2002.
- WESSEL Ramses A.; “*Dissolution and Succession: The Transmigration of the Soul of International Organizations*”, in *Research Handbook on the Law of International Organizations* (Ed.) Jan Klabbbers/Åsa Wallendahl, s. 342-362.

MEVZUAT

RESMİ GAZETE TARAMASI

(23 Aralık 2016 – 30 Haziran 2017)

I. Milletlerarası Anlaşmalar ve Milletlerarası Sözleşmeler

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Rusya Federasyonu Hükümeti Arasında Türk Akım Gaz Boru Hattı Projesi'ne İlişkin Anlaşmanın Onaylanması Hakkında Karar (RG 24.12.2016 - 29928)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Benin Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Sağlık ve Tıp Bilimleri Alanlarında İşbirliğine Dair Anlaşma (RG 31.12.2016 - 29935 2. Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Benin Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Tarım Alanında İşbirliği Konulu Mutabakat Zaptının Onaylanması Hakkında Karar (RG 31.12.2016 - 29935 2. Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Sudan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunmasına İlişkin Anlaşma (RG 31.12.2016 - 29935 2. Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Gürcistan Hükümeti Arasında Sağlık Alanında Hibe Anlaşmasının Yürürlüğe Girmesi Hakkında Karar (RG 4.1.2017 - 29938)
- Çek Cumhuriyeti İçişleri Bakanlığı ve Çek Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı ile Türkiye Cumhuriyeti Hazine Müsteşarlığı Arasında Türkiye'de Geçici Koruma Altında Bulunan Suriyelilere İnsani Yardım Sağlanması Hususunda İşbirliği Anlaşması (RG 10.1.2017 - 29944)
- Türkiye'de Bulunan Büyükelçiliği Tarafından Temsil Edilen Kore Cumhuriyeti ile Hazine Müsteşarlığı Tarafından Temsil Edilen Türkiye Cumhuriyeti Arasında Türkiye'de Yaşayan Geçici Koruma Altındaki Suriyelilere Yönelik İnsani Yardım Sağlanmasına İlişkin Anlaşma (RG 10.1.2017 - 29944)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Myanmar Birliği Hükümeti Arasında Ticaret ve Ekonomik İşbirliği Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 13.1.2017 - 29947)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Gambiya İslam Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Gençlik ve Spor Alanında İşbirliği Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 13.1.2017 - 29947)
- Türk - Kazak Kara Ulaştırması Karma Komisyon Toplantısı Protokolünün Onaylanması Hakkında Karar (RG 13.1.2017 - 29947)
- Türkiye Cumhuriyeti Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı ile Bolivarcı Venezuela Cumhuriyeti Petrol ve Madencilik Bakanlığı Arasında Tamamlayıcı Anlaşmanın Onaylanması Hakkında Karar (RG 13.1.2017 - 29947)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Cezayir Demokratik Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasındaki Ekonomik, Bilimsel ve Teknik İşbirliği Anlaşmasına Ek Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansının (TİKA) Statüsüne Dair Protokolün Onaylanması Hakkında Karar (RG 13.1.2017 - 29947)
- Türkiye - Gürcistan Kara Ulaştırması Karma Komisyon Toplantısı Protokolünün Onaylanması Hakkında Karar (RG 13.1.2017 - 29947)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Karadağ Hükümeti Arasında Askeri Eğitim İş Birliği Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 14.1.2017 - 29948)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Hindistan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Arşiv Alanında İşbirliği Protokolünün Onaylanması Hakkında Karar (RG 24.1.2017 - 29958)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Çalışma, Sosyal Güvenlik ve İstihdam Alanlarında İşbirliği Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 24.1.2017 - 29958)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Azerbaycan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Teknik İşbirliği Protokolünün Onaylanması Hakkında Karar (RG 24.1.2017 - 29958)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kore Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Kültür Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 24.1.2017 - 29958)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Gine Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Elektrik Alanında İşbirliğine Dair Mutabakat Zaptının Onaylanması Hakkında Karar (RG 24.1.2017 - 29958)
- Türkiye Cumhuriyeti ile Slovak Cumhuriyeti Arasında Karayoluyla Uluslararası Yolcu ve Eşya Taşımacılığı Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 14.2.2017 - 29979)

- Türkiye Cumhuriyeti Hava Kuvvetleri ile Kore Cumhuriyeti Hava Kuvvetleri Arasında Hava Kuvvetleri Uçakları İçin Karşılıklı Lojistik Destek İş Birliği Sistemine İlişkin Mutabakat Muhtırasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 14.2.2017 - 29979)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Benin Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Ekonomik, Ticari ve Teknik İşbirliği Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 23.2.2017 - 29988)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Gine Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hidrokarbon ve Madencilik Alanında İşbirliğine Dair Mutabakat Zaptının Onaylanması Hakkında Karar (RG 23.2.2017 - 29988)
- Türkiye - Kazakistan Hükümetlerarası Karma Ekonomik Komisyonu Dokuzuncu Dönem Toplantısı Protokolünün Onaylanması Hakkında Karar (RG 23.2.2017 - 29988)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Suudi Arabistan Krallığı Hükümeti Arasında Çalışma Alanında İşbirliğine Dair Mutabakat Zaptının Onaylanması Hakkında Karar (RG 23.2.2017 - 29988)
- Arnavutluk, İspanya, Macaristan, Portekiz ve Yunanistan'ın Avrupa Müttefik Kuvvetleri Yüksek Karargâhı (SHAPE) Uluslararası Okulu İçin Yeni Tesislerin Proje ve İnşasının Finansmanına İlişkin Mutabakat Muhtırası'na Katılmalarına Dair Belgelerin Onaylanması Hakkında Karar (RG 24.2.2017 - 29989)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Avrupa Birliği Adına Avrupa Komisyonu Arasında Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Avrupa Komisyonu Arasındaki Türkiye'ye İlişkin "İnsan Kaynaklarının Geliştirilmesi Bileşeni" Altındaki Katılım Öncesi Yardım Aracından Sağlanan Topluluk Yardımına Yönelik Çok Yıllı "İnsan Kaynaklarının Geliştirilmesi Operasyonel Programı" ile İlgili Finansman Anlaşmasını Değiştiren Finansman Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 11.3.2017 - 30004 Mükerrer)
- IPA - II Türkiye İçin Çok - Yıllı İstihdam, Eğitim ve Sosyal Politikalar Eylem Programına Ait Finansman Anlaşmasının Eklerinde Değişiklik Yapılmasına İlişkin Türkiye Cumhuriyeti ile Avrupa Komisyonu Arasında Mektup Teatisi Yoluyla İmzalanan Anlaşmanın Onaylanması Hakkında Karar (RG 11.3.2017 - 30004 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Sağlık Bakanlığı ile Dünya Sağlık Örgütü Avrupa Bölge Ofisi Arasındaki İki Yıllık İşbirliği Anlaşması 2016/2017'nin Onaylanması Hakkında Karar (RG 11.3.2017 - 30004 Mükerrer)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Benin Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Eğitim Alanında İşbirliği Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 11.3.2017 - 30004 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Katar Devleti Hükümeti Arasında Kültür Alanında İşbirliğine İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanması Hakkında Karar (RG 11.3.2017 - 30004 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Belarus Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Bilim ve Teknoloji İşbirliği Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 17.3.2017 - 30010)
- Türkiye-Slovenya Kara Ulaştırması Karma Komisyon Toplantısı Protokolünün Onaylanması Hakkında Karar (RG 17.3.2017 - 30010)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Belarus Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Tarım Alanında İşbirliği Mutabakat Zaptının Onaylanması Hakkında Karar (RG 17.3.2017 - 30010)
- Türkiye Cumhuriyeti Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı ile Çin Halk Cumhuriyeti Kalite Kontrol, Denetim ve Karantina Genel İdaresi Arasında Türkiye'den Çin'e İhraç Edilen Antepfıstığı İçin Bitki Sağlığı Gereklilikleri Protokolünün Onaylanması Hakkında Karar (RG 17.3.2017 - 30010)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Posta Süreçlerinde Kullanılan ve Offline Olarak Çalışan Yazılımın Online Yapıya Geçirilmesi, Pttmatik Cihazları Kurulumu İşlerinin Yürütülmesine ve Elektronik Hizmetlerin Geliştirilmesine İlişkin Protokolün Onaylanması Hakkında Karar (RG 17.3.2017 - 30010)
- Türkiye-Özbekistan Kara Ulaştırması Karma Komisyon Toplantısı Protokolünün Onaylanması Hakkında Karar (RG 21.3.2017 - 30014)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Dominik Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Turizm Alanında İşbirliği Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 25.4.2017 - 30048)
- Türkiye Cumhuriyeti Sağlık Bakanlığı ile Çin Halk Cumhuriyeti Sağlık Bakanlığı Arasında Sağlık Alanında İşbirliğine Dair Anlaşmanın Onaylanması Hakkında Karar (RG 25.4.2017 - 30048)
- Uluslararası Zeytinyağı ve Sofralık Zeytin Anlaşması (2015)'nin Onaylanması Hakkında Karar (RG 4.5.2017 - 30056)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Yemen Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Sağlık Alanında Hibe Anlaşmasının Yürürlüğe Girmesi Hakkında Karar (RG 4.5.2017 - 30056)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Mozambik Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Diplomatik, Hizmet ve Hususi Pasaport Hamilleri İçin Karşılıklı Vize Muafiyeti Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 4.5.2017 - 30056)
- Katılım Öncesi Yardım Aracı IPA II Kapsamında Tarım ve Kırsal Kalkınma İçin IPARD II Yardımı Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Avrupa Birliği Adına Avrupa Komisyonu Arasında Finansman Anlaşması 2014 - 2020'nin Onaylanması Hakkında Karar (RG 6.5.2017 - 30058)
- Rusya Federasyonu'nun, "Uluslararası Çocuk Kaçırmanın Hukuki Veçhelerine Dair Sözleşme"ye Katılmasına İlişkin Kabul Beyanında Bulunulması Hakkında Karar (RG 6.5.2017 - 30058)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Avrupa Birliği Adına Avrupa Komisyonu Arasında Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Avrupa Komisyonu Arasındaki Türkiye'ye İlişkin 'Bölgesel Kalkınma' Bileşeni Altındaki Katılım Öncesi Yardım Aracından Sağlanan Topluluk Yardımına Yönelik Çok Yıllı 'Ulaştırma' Operasyonel Programı ile İlgili Finansman Anlaşmasını Değiştiren Finansman Anlaşması ile İlişik Notaların Onaylanması Hakkında Karar (RG 9.5.2017 - 30061 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Pakistan İslam Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Kuvvetleri Personelinin Mübadelesine İlişkin Uygulama Protokolünün Onaylanması Hakkında Karar (RG 9.5.2017 - 30061 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı ile Hindistan Cumhuriyeti Petrol ve Doğal Gaz Bakanlığı Arasında Petrol ve Doğal Gaz Alanında İşbirliğine Dair Mutabakat Zaptının Onaylanması Hakkında Karar (RG 9.5.2017 - 30061 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Bilgi ve İletişim Teknolojileri Alanında İşbirliği İçin Mutabakat Zaptının Onaylanması Hakkında Karar (RG 9.5.2017 - 30061 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Belarus Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Karşılıklı Ticareti Teşvik Sistemi Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 11.5.2017 - 30063)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile İran İslam Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hayvan Sağlığı ve Veterinerlik Alanında İşbirliği Mutabakat Zaptının Onaylanması Hakkında Karar (RG 12.5.2017 - 30064)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Libya Başkanlık Konseyi Arasında

Askerî Alanda Lojistik Hibe Anlaşmasının Yürürlüğe Girmesi Hakkında Karar (RG 12.5.2017 - 30064)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Pakistan İslam Cumhuriyeti Hükümeti Arasındaki T-37 Yedek Parçaları ve Teçhizatının Hibesi Anlaşmasının Yürürlüğe Girmesi Hakkında Karar (RG 12.5.2017 - 30064 Mükerrer)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Azerbaycan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Türkiye Cumhuriyeti'ndeki EFES Birleşik Müşterek Fiili Atışlı Tatbikatı Sırasında Sağlanacak Ev Sahibi Ülke Desteğine İlişkin Teknik Düzenlemenin Onaylanması Hakkında Karar (RG 15.5.2017 - 30064 Mükerrer)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Avrupa Birliği Adına Avrupa Komisyonu Arasında Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Avrupa Komisyonu Arasındaki Türkiye'ye İlişkin 'Bölgesel Kalkınma' Bileşeni Altındaki Katılım Öncesi Yardım Aracından Sağlanan Topluluk Yardımına Yönelik Çok Yıllı 'Çevre' Operasyonel Programı ile İlgili Finansman Anlaşmasını Değiştiren Finansman Anlaşması ile İlişik Notaların Onaylanması Hakkında Karar (RG 15.5.2017 - 30064 Mükerrer)

- Katılım Öncesi Yardım Aracı-Geçiş Dönemi Desteği ve Kurumsal Yapılanma Bileşeni Çerçevesinde 2013 Yılı İçin Türkiye Ulusal Programına Yönelik Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Avrupa Komisyonu Arasında Finansman Anlaşmasına 2 No'lu Ek'in İlişik Notalarla Birlikte Onaylanması Hakkında Karar (RG 15.5.2017 - 30064 Mükerrer)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Ukrayna Bakanlar Kurulu Arasında Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Ukrayna Bakanlar Kurulu Arasında Vatandaşların Karşılıklı Seyahatlerine İlişkin Usullere Dair Anlaşma'da Değişiklik Yapılmasına İlişkin Anlaşmanın Onaylanması Hakkında Karar (RG 20.5.2017 - 30071)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bahreyn Krallığı Hükümeti Arasında Umuma Mahsus Pasaport Hamilleri İçin Vize Harçlarının Karşılıklı Olarak Kaldırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 24.5.2017 - 30075)

- Türkiye Cumhuriyetine Şanhay İşbirliği Örgütünün Diyalog Ortağı Statüsü Tanınmasına İlişkin Muhtıranın Onaylanması Hakkında Karar (RG 24.5.2017 - 30075)

- Antarktika Anlaşması Çevre Koruma Protokolüne Katılmamız Hakkında Karar (RG 24.5.2017 - 30075)

- Türkiye Cumhuriyeti Milli Savunma Bakanlığı ile Birleşik Arap Emirlikleri Silahlı Kuvvetleri Genel Karargahı Arasında Savunma Sanayi İş Birliği Mutabakat Muhtırasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 25.5.2017 - 30076)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Yeni Zelanda Hükümeti Arasında İmzalanan Hibe Anlaşması (RG 30.5.2017 - 30081)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kenya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunmasına İlişkin Anlaşmanın Onaylanması Hakkında Karar (RG 1.6.2017 - 30083)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Pakistan İslam Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Enerji Alanında İşbirliğine İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanması Hakkında Karar (RG 1.6.2017 - 30083)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Ekvator Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Turizm Alanında İşbirliği Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 1.6.2017 - 30083)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Su Temini ve Yönetimine İlişkin Hükümetler Arası Anlaşmanın Onaylanması Hakkında Karar (RG 1.6.2017 - 30083)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Ulaştırma Altyapısı ve Denizcilik Alanında İşbirliği Mutabakat Zaptının Onaylanması Hakkında Karar (RG 5.6.2017 - 30087 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Benin Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Savunma Sanayi İşbirliği Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 5.6.2017 - 30087 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Tunus Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Sürücü Belgelerinin Karşılıklı Kullanımı ve Değişimi Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 5.6.2017 - 30087 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Nijer Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Askeri Alanda Eğitim, Teknik ve Bilimsel İş Birliği Çerçeve Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 5.6.2017 - 30087 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Benin Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunmasına İlişkin Anlaşmanın Onaylanması Hakkında Karar (RG 5.6.2017 - 30087 Mükerrer)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kongo Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Savunma Sanayisi İş Birliği Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 5.6.2017 - 30087 Mükerrer)
- 3 Mart 2005 Tarihinde Pretoria’da İmzalanan Türkiye Cumhuriyeti ile Güney Afrika Cumhuriyeti Arasında Gelir Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme ve Vergi Kaçakçılığına Engel Olma Anlaşmasını Değiştiren Protokolün Onaylanması Hakkında Karar (RG 5.6.2017 - 30087 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Vietnam Sosyalist Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Gelir Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme ve Vergi Kaçakçılığına Engel Olma Anlaşması ve Eki Protokolün Onaylanması Hakkında Karar (RG 5.6.2017 - 30087 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Sağlık Alanında Hibe Yapılmasına Dair Anlaşmanın Yürürlüğe Girmesi Hakkında Karar (RG 5.6.2017 - 30087 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti ile Bosna Hersek Arasında İade Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 6.6.2017 - 30088)
- Türkiye Cumhuriyeti ile Moldova Cumhuriyeti Arasındaki Serbest Ticaret Anlaşması ile Kurulan Ortak Komite’nin Türkiye Cumhuriyeti ile Moldova Cumhuriyeti Arasındaki Serbest Ticaret Anlaşması’nın ‘Menşeli Ürünler’ Kavramının Tanımı ve İdari İşbirliği Yöntemlerine İlişkin Ek I’ini Değiştiren 2/2016 Sayılı Kararın Onaylanması Hakkında Karar (RG 6.6.2017 - 30088)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Avrupa Birliği Adına Avrupa Komisyonu Arasında Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Avrupa Komisyonu Arasındaki Türkiye’ye İlişkin ‘Bölgesel Kalkınma’ Bileşeni Altındaki Katılım Öncesi Yardım Aracından Sağlanan Topluluk Yardımına Yönelik Çok Yıllı ‘Bölgesel Rekabet Edebilirlik’ Operasyonel Programı ile İlgili Finansman Anlaşmasını Değiştiren Finansman Anlaşması ile İlişik Notaların Onaylanması Hakkında Karar (RG 6.6.2017 - 30088 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Nijerya Federal Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Askeri İş Birliği Hususunda İkili Anlaşmanın Onaylanması Hakkında Karar (RG 6.6.2017 - 30088 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Sudan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Elektrik Alanında İşbirliğine İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanması Hakkında Karar (RG 6.6.2017 - 30088 Mükerrer)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Tunus Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Nüfus İşleri Alanında İş Birliği Protokolünün Onaylanması Hakkında Karar (RG 6.6.2017 - 30088 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Benin Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Kültür, Eğitim, Bilim, Basın-Yayın, Gençlik ve Spor Alanlarında İşbirliği Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 6.6.2017 - 30088 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Nijer Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Ekonomik, Ticari ve Teknik İş Birliği Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 6.6.2017 - 30088 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Portekiz Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Gizlilik Dereceli Bilginin Karşılıklı Korunması Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 6.6.2017 - 30088 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında 24 Mart 2008 Tarihinde İmzalanan Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Sağlık Alanında İş Birliğine İlişkin Anlaşmanın Bazı Maddelerinde Değişiklik Yapılmasına Dair Protokolün Onaylanması Hakkında Karar (RG 6.6.2017 - 30088 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı ile Azerbaycan Cumhuriyeti İletişim ve Bilgi Teknolojileri Bakanlığı Arasında Bilim, Teknoloji, Sanayi ve Girişimcilik Alanında İş Birliğini Güçlendirmeye Yönelik Mutabakat Zaptının Onaylanması Hakkında Karar (RG 6.6.2017 - 30088 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Moldova Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Eğitim Alanında İş Birliği Protokolünün Onaylanması Hakkında Karar (RG 6.6.2017 - 30088 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bangladeş Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Sağlık ve Tıp Bilimleri Alanlarında İşbirliğine Dair Anlaşmanın Onaylanması Hakkında Karar (RG 6.6.2017 - 30088 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Tanzanya Birleşik Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Güvenlik İşbirliği Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 6.6.2017 - 30088 Mükerrer)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Gambiya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunmasına İlişkin Anlaşmanın Onaylanması Hakkında Karar (RG 6.6.2017 - 30088 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Benin Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Bilimsel ve Teknolojik İşbirliği Protokolünün Onaylanması Hakkında Karar (RG 6.6.2017 - 30088 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Sierra Leone Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Ticari ve Ekonomik İşbirliği Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 6.6.2017 - 30088 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Ekvator Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Kültürel ve Eğitsel İşbirliği Çerçeve Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 6.6.2017 - 30088 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti'nin Orta Amerika Entegrasyon Sistemi'ne Bölge Dışı Gözlemci Olarak Katılımı Konusunda Türkiye Cumhuriyeti ile Orta Amerika Entegrasyon Sistemi Arasında Anlaşmanın Onaylanması Hakkında Karar (RG 6.6.2017 - 30088 Mükerrer)
- Ekonomik İşbirliği Teşkilatı Reasürans Şirketi Anlaşma Hükümlerinin Onaylanması Hakkında Karar (RG 6.6.2017 - 30088 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti ile Kongo Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Tarım Alanında Ekonomik, Bilimsel ve Teknik İşbirliği Hakkında Mutabakat Zaptının Onaylanması Hakkında Karar (RG 6.6.2017 - 30088 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Demiryolları Alanında İşbirliğine İlişkin Anlaşmanın Onaylanması Hakkında Karar (RG 6.6.2017 - 30088 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Mali Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı ile Mali Cumhuriyeti Dışişleri ve Uluslararası İşbirliği Bakanlığı Arasında İşbirliği Protokolünün Onaylanması Hakkında Karar (RG 6.6.2017 - 30088 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Cibuti Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Cibuti'de TİKA Program Koordinasyon Ofisi Kurulmasına ve Teknik İşbirliğine Dair Protokolün Onaylanması Hakkında Karar (RG 6.6.2017 - 30088 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kosova Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Diplomatik Misyon ve Konsolosluk Mensuplarının Bakmakla Yükümlü Oldukları Kişilerin Kazanç Getirici Bir İşte Çalışmaları

Hakkında Anlaşmanın Onaylanması Hakkında Karar (RG 6.6.2017 - 30088 Mükerrer)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Arap Turizm Örgütü (ATÖ) Arasında Türkiye’de Bir Temsilcilik İhdas Edilmesine İlişkin Anlaşmanın Onaylanması Hakkında Karar (RG 6.6.2017 - 30088 Mükerrer)

- Türkiye Cumhuriyeti ile Rusya Federasyonu Arasında Cezai Konularda Karşılıklı Adli Yardımlaşma ve Suçluların İadesi Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 6.6.2017 - 30088 Mükerrer)

- TIR Karneleri Himayesinde Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesinin 2, 6 ve 7 Numaralı Eklerine İlişkin 10-11 Şubat 2016 Tarihlerinde Kabul Edilen Ekli Değişikliklerin 1 Ocak 2017 Tarihinden Geçerli Olmak Üzere Onaylanması Hakkında Karar (RG 6.6.2017 - 30088 Mükerrer)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağının, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanması Hakkında Karar (RG 7.6.2017 - 30089)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile İran İslam Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İmzalanan 14 Şubat 2011 Tarihli Kapıköy ve Razi Kara Hudut Kapılarının Ortak Kullanımına Dair Mutabakat Zaptı’nda Değişiklik Yapan Protokolün Onaylanması Hakkında Karar (RG 7.6.2017 - 30089 Mükerrer)

- Gelişen Sekiz Ülke Ekonomik İşbirliği Örgütü Şartının Onaylanması Hakkında Karar (RG 7.6.2017 - 30089 Mükerrer)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kamerun Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunması Anlaşmasının İlişik Notalar ile Birlikte Onaylanması Hakkında Karar (RG 7.6.2017 - 30089 Mükerrer)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Suudi Arabistan Krallığı Hükümeti Arasında Gençlik ve Spor Alanında İşbirliği Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 7.6.2017 - 30089 Mükerrer)

- Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı ile Belarus Cumhuriyeti Acil Durum Bakanlığı Arasında Afetlerin Önlenmesi ve Azaltılmasına Yönelik Anlaşmanın Onaylanması Hakkında Karar (RG 7.6.2017 - 30089 Mükerrer)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Büyük Britanya ve Kuzey İrlanda Birleşik Krallık Hükümeti Arasında Savunma Sanayi Alanında İşbirliği Mutabakat Muhtırasının İlişik Notalarla Birlikte Onaylanması Hakkında Karar (RG 7.6.2017 - 30089 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Tanzanya Birleşik Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Tarım Alanında Teknik, Bilimsel, Ekonomik ve Ticari İşbirliği Konulu Mutabakat Zaptının Onaylanması Hakkında Karar (RG 7.6.2017 - 30089 Mükerrer)
- Türkiye-Sri Lanka Ekonomik ve Teknik İşbirliği Ortak Komitesi Birinci Dönem Toplantısı Mutabakat Zaptının Onaylanması Hakkında Karar (RG 7.6.2017 - 30089 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile İran İslam Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Türkiye-İran Hududunda Yeni Kara Hudut Kapılarının Açılmasına Dair Mutabakat Zaptının Onaylanması Hakkında Karar (RG 7.6.2017 - 30089 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Vietnam Sosyalist Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunmasına İlişkin Anlaşmanın Onaylanması Hakkında Karar (RG 7.6.2017 - 30089 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Dominik Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Ekonomik İşbirliği Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 7.6.2017 - 30089 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Gambiya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Savunma Alanında Sanayi ve Teknik İşbirliği Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 7.6.2017 - 30089 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Senegal Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Savunma Sanayi İş Birliği Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 7.6.2017 - 30089 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Pakistan İslam Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İlaç Analizi Hizmetlerinin Sağlanması Konusunda Teknik Uygulama Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 7.6.2017 - 30089 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Brunei Sultanlığı Hükümeti Arasında Ekonomik, Ticaret ve Teknik İşbirliği Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 7.6.2017 - 30089 Mükerrer)
- İsviçre Konfederasyonu ile Avusturya Cumhuriyeti Arasında Viyana'da Uluslararası Göç Siyasetleri Geliştirme Merkezi (UGSGM) Kurulması ve

İşleyişine Dair Anlaşmaya Katılmamız Hakkında Karar (RG 7.6.2017 - 30089 Mükerrer)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Mali Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Savunma Sanayi İşbirliği Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 7.6.2017 - 30089 Mükerrer)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Cibuti Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Enerji Alanında İşbirliğine İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanması Hakkında Karar (RG 7.6.2017 - 30089 Mükerrer)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Gine Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunmasına İlişkin Anlaşmanın Onaylanması Hakkında Karar (RG 7.6.2017 - 30089 Mükerrer)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Pakistan İslam Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Kültür Merkezlerinin Kuruluşu, İşleyişi ve Faaliyetleri Hakkında Anlaşmanın Onaylanması Hakkında Karar (RG 7.6.2017 - 30089 Mükerrer)

- Türkiye ile İtalya Arasında Büyükelçiliklerde, Başkonsolosluklarda ve Uluslararası Kuruluşlarda Gönderen Ülke Tarafından Görevlendirilen Diplomatların, İdari ve Teknik Personelin Aile Bireylerinin (Eş-Çocuk) Kabul Eden Devlette Kazanç Getirici Bir İşte Çalışmalarına İlişkin Mektup Teatisi Yoluyla 2 Mart 2017 Tarihinde Roma'da İmzalanan Anlaşmanın Onaylanması Hakkında Karar (RG 7.6.2017 - 30089 Mükerrer)

- Türkiye Cumhuriyeti Genelkurmay Başkanlığı ile Mali Cumhuriyeti Savunma ve Mücahitler Bakanlığı Arasında Askeri Eğitim İş Birliği Anlaşmasına Dair 1 Numaralı Değişiklik Protokolünün Onaylanması Hakkında Karar (RG 7.6.2017 - 30089 Mükerrer)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Rusya Federasyonu Hükümeti Arasında Türkiye Cumhuriyeti Topraklarında Bulunan Rus Defin Yerleri ile Rusya Federasyonu Topraklarında Bulunan Türk Defin Yerleri Hakkında Anlaşmanın Onaylanması Hakkında Karar (RG 7.6.2017 - 30089 Mükerrer)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Sudan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hidrokarbon Alanında İşbirliğine İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanması Hakkında Karar (RG 7.6.2017 - 30089 Mükerrer)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile İran İslam Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İmzalanan 22 Mart 2010 Tarihli Esendere ve Sero Kara Hudut Kapılarının Ortak Kullanımına Dair Anlaşma'da Değişiklik Yapan Protokolün Onaylanması Hakkında Karar (RG 7.6.2017 - 30089 Mükerrer)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Filistin Devleti Hükümeti Arasında Ekonomik İşbirliği Konseyi Kurulmasına Dair Protokolün Onaylanması Hakkında Karar (RG 7.6.2017 - 30089 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Milli Eğitim Bakanlığı ile Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası Arasında 27/1/2017 Tarihinde İmzalanan Avrupa Komisyonu-Dünya Bankası Avrupa ve Orta Asya Ortaklık Programı Hibe Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 7.6.2017 - 30089 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı ile Irak Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı Arasında Serbest Bölgeler Alanında İşbirliğine Yönelik Mutabakat Zaptının Onaylanması Hakkında Karar (RG 7.6.2017 - 30089 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Yunanistan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Nüfus İşleri Alanında İş Birliği Protokolünün Onaylanması Hakkında Karar (RG 7.6.2017 - 30089 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Birleşik Meksika Devletleri Hükümeti Arasında Uyuşturucu ve Psikotrop Maddelerin Yasadışı Uluslararası Ticaretiyle Mücadele Alanında İşbirliği Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 7.6.2017 - 30089 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Gambiya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Gelir Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 7.6.2017 - 30089 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile İslam Kalkınma Bankası Grubu Arasında Türkiye ve İKB Üye Ülkeleri Arasındaki Ticaret ve Yatırımların Teşviki İçin İşbirliğine Dair Mutabakat Muhtırasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 7.6.2017 - 30089 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kenya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Sağlık Alanında İşbirliğine Dair Anlaşmanın Onaylanması Hakkında Karar (RG 8.6.2017 - 30090)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında 2010-2013 Yıllarına İlişkin Kültürel Değişim Programının Onaylanması Hakkında Karar (RG 15.6.2017 - 30097 Mükerrer)
- Mutabakat Muhtıralarına Katılmamıza Dair İlişik Belgelerin Çekince ile Birlikte Onaylanması Hakkında Karar (RG 15.6.2017 - 30097 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı ile Karadağ Dışişleri Bakanlığı Arasında İşbirliği Protokolünün Onaylanması Hakkında Karar (RG 15.6.2017 - 30097 Mükerrer)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Norveç Krallığı Hükümeti Arasında Enerji Alanında İşbirliğine İlişkin Mutabakat Zaptının İlişik Notalarla Birlikte Onaylanması Hakkında Karar (RG 15.6.2017 - 30097 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Burundi Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Ticari ve Ekonomik İşbirliği Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 21.6.2017 - 300103)
- Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesine Yönelik Kyoto Protokolüne Beyaz Rusya'nın Katılmasına İlişkin 17 Kasım 2006 Tarihli Taraflar Konferansında Alınan "Karar"ın Onaylanması Hakkında Karar (RG 21.6.2017 - 300103)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Türkiye'deki Işık Tatbikatı Sırasında Ev Sahibi Ülke Tarafından Sağlanacak Destek Konusunda Mutabakat Muhtırasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 23.6.2017 - 300105 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Fildişi Sahili Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Askerî Alanda Eğitim, Teknik ve Bilimsel İş Birliği Çerçeve Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 23.6.2017 - 300105 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı ile Irak Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı Arasında Irak ve Türkiye'de Düzenlenen Fuarlara Yönelik Mutabakat Zaptının Onaylanması Hakkında Karar (RG 23.6.2017 - 300105 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Birleşik Meksika Devletleri Hükümeti Arasında Örgütlü Suçlar ve Terörizmle Mücadelede İşbirliği Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 23.6.2017 - 300105 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kamerun Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Tarım Alanında Teknik, Bilimsel ve Ekonomik İş Birliği Protokolünün Onaylanması Hakkında Karar (RG 23.6.2017 - 300105 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Endonezya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Savunma Sanayi İş Birliği Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 23.6.2017 - 300105 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Karadağ Hükümeti Arasında Konsolosluk Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 23.6.2017 - 300105 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve El Salvador Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 23.6.2017 - 300105 Mükerrer)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Makedonya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Makedonya Cumhuriyeti'nin Kazakistan Cumhuriyeti'ndeki Temsilinin Türkiye Cumhuriyeti Astana Büyükelçiliği İmkânlarından Yararlanılarak Gerçekleştirilmesine İlişkin Mutabakat Muhtırasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 23.6.2017 - 300105 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti ile Nijer Cumhuriyeti Arasında Enerji ve Hidrokarbonlar Alanında İşbirliğine İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanması Hakkında Karar (RG 23.6.2017 - 300105 Mükerrer)
- Mücavir Atlantik Deniz Bölgesi, Akdeniz ve Karadeniz'deki Deniz Memelilerinin Korunmasına Dair Anlaşmaya Çekince ve Beyanla Katılmamız Hakkında Karar (RG 23.6.2017 - 300105 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bulgaristan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Ortak Film Yapımına İlişkin Anlaşmanın Onaylanması Hakkında Karar (RG 23.6.2017 - 300105 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kuveyt Devleti Hükümeti Arasında Savunma Sanayi İşbirliği Mutabakat Muhtırasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 23.6.2017 - 300105 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Cibuti Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Askeri Alanda Eğitim, Teknik ve Bilimsel İş Birliği Anlaşmasının Onaylanması Hakkında Karar (RG 23.6.2017 - 300105 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Tunus Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Kültür Merkezlerinin Kuruluşu, İşleyişi ve Faaliyetleri Hakkında Anlaşma ile Anlaşmada Değişiklik Yapılmasına Dair "Notalar"ın Onaylanması Hakkında Karar (RG 23.6.2017 - 300105 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Yemen Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Enerji Alanında İşbirliğine İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanması Hakkında Karar (RG 23.6.2017 - 300105 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Pakistan İslam Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İşbirliği Protokolünün Onaylanması Hakkında Karar (RG 23.6.2017 - 300105 Mükerrer)

II. Kanun, Kararname, Tüzük, Yönetmelik vd.

1. Kanunlar

- Sınai Mülkiyet Kanunu (RG 10.1.2017 - 29944)
- Türkiye Cumhuriyeti Anayasasında Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun (RG 11.2.2017 - 29976)
- Serbest Bölgeler Kanunu ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun (RG 24.2.2017 - 29989)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Rusya Federasyonu Hükümeti Arasında Türkiye Cumhuriyeti Topraklarında Bulunan Rus Defin Yerleri ile Rusya Federasyonu Topraklarında Bulunan Türk Defin Yerleri Hakkında Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 8.3.2017 - 30001)
- Antarktika Andlaşması Çevre Koruma Protokolüne Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 8.3.2017 - 30001)
- Türkiye Cumhuriyeti ile Singapur Cumhuriyeti Arasında Serbest Ticaret Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 8.3.2017 - 30001)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Dominik Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Ekonomik İşbirliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 8.3.2017 - 30001)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Benin Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunmasına İlişkin Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 8.3.2017 - 30001)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Benin Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Kültür, Eğitim, Bilim, Basın-Yayın, Gençlik ve Spor Alanlarında İşbirliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 8.3.2017 - 30001)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Benin Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Bilimsel ve Teknolojik İşbirliği Protokolünün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 8.3.2017 - 30001)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Benin Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Savunma Sanayi İşbirliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 8.3.2017 - 30001)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kuveyt Devleti Hükümeti Arasında Savunma Sanayi İşbirliği Mutabakat Muhtırasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 8.3.2017 - 30001)

- Türkiye Cumhuriyeti ile Faroe Adaları ile İlgili Olarak Danimarka Krallığı Arasında Serbest Ticaret Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 8.3.2017 - 30001)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile İran İslam Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İmzalanan 14 Şubat 2011 Tarihli Kapıköy ve Razi Kara Hudut Kapılarının Ortak Kullanımına Dair Mutabakat Zaptında Değişiklik Yapan Protokolün Onaylanmasının Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun (RG 8.3.2017 - 30001)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti İle İran İslam Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İmzalanan 22 Mart 2010 Tarihli Esendere Ve Sero Kara Hudut Kapılarının Ortak Kullanımına Dair Anlaşmada Değişiklik Yapan Protokolün Onaylanmasının Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun (RG 8.3.2017 - 30001)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Büyük Britanya ve Kuzey İrlanda Birleşik Krallık Hükümeti Arasında Savunma Sanayi Alanında İşbirliği Mutabakat Muhtırasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun (RG 8.3.2017 - 30001)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Pakistan İslam Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Enerji Alanında İşbirliğine İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 8.3.2017 - 30001)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Azerbaycan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Güvenlik İşbirliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 8.3.2017 - 30001)
- Türkiye Cumhuriyeti ile Rusya Federasyonu Arasında Cezai Konularda Karşılıklı Adli Yardımlaşma ve Suçluların İadesi Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 8.3.2017 - 30001)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile İran İslam Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Türkiye-İran Hududunda Yeni Kara Hudut Kapılarının Açılmasına Dair Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 8.3.2017 - 30001)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Endonezya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Savunma Sanayi İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun (RG 8.3.2017 - 30001)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Demiryolları Alanında İşbirliğine İlişkin Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 8.3.2017 - 30001)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti

Arasında İpek Yolu Ekonomik Kuşağının, 21. Yüzyıl Denizdeki İpek Yolunun ve Orta Koridor Girişiminin Uyumlaştırılmasına İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 8.3.2017 - 30001)

- Avrupa Konseyi Bakanlar Komitesinin Kültür Yollarına İlişkin Genişletilmiş Kısmi Anlaşmayı Tesis Eden Kararına Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 8.3.2017 - 30001)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Su Temini ve Yönetimine İlişkin Hükümetler Arası Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 8.3.2017 - 30001)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Surinam Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Dostluk ve İşbirliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 8.3.2017 - 30001)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Ulaştırma Altyapısı ve Denizcilik Alanında İşbirliği Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 8.3.2017 - 30001)

- Türkiye Cumhuriyeti Sağlık Bakanlığı ile Çin Halk Cumhuriyeti Sağlık Bakanlığı Arasında Sağlık Alanında İşbirliğine Dair Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 8.3.2017 - 30001)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Bilgi ve İletişim Teknolojileri Alanında İşbirliği İçin Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 8.3.2017 - 30001)

- Avrupa Konseyi Terörizmin Önlenmesi Sözleşmesine Ek Protokolün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 8.3.2017 - 30001)

- Enerji Şartı Antlaşmasının Ticaretle İlgili Hükümlerine Getirilen Değişikliklerin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 8.3.2017 - 30001)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında 2010-2013 Yıllarına İlişkin Kültürel Değişim Programının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 8.3.2017 - 30001)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Fransa Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Enerji Alanında İşbirliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 8.3.2017 - 30001)

- Türkiye Cumhuriyeti Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı ile Hindistan Cumhuriyeti Petrol ve Doğal Gaz Bakanlığı Arasında Petrol ve Doğal Gaz Alanında İşbirliğine Dair Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 8.3.2017 - 30001)
- Türkiye Cumhuriyetinin Orta Amerika Entegrasyon Sistemine Bölge Dışı Gözlemci Olarak Katılımı Konusunda Türkiye Cumhuriyeti ile Orta Amerika Entegrasyon Sistemi Arasında Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 8.3.2017 - 30001)
- Uluslararası Zeytinyağı ve Sofralık Zeytin Anlaşması (2015)'nin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 8.3.2017 - 30001)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Norveç Krallığı Hükümeti Arasında Enerji Alanında İşbirliğine İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 9.3.2017 - 30002)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Sudan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hidrokarbon Alanında İşbirliğine İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 9.3.2017 - 30002)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Cibuti Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Enerji Alanında İşbirliğine İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 9.3.2017 - 30002)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kenya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunmasına İlişkin Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 9.3.2017 - 30002)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Birleşik Meksika Devletleri Hükümeti Arasında Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunmasına İlişkin Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 9.3.2017 - 30002)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile İslam Kalkınma Bankası Grubu Arasında Türkiye ve İKB Üye Ülkeleri Arasındaki Ticaret ve Yatırımların Teşviki İçin İşbirliğine Dair Mutabakat Muhtırasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 9.3.2017 - 30002)
- Gelişen Sekiz Ülke Ekonomik İşbirliği Örgütü Şartının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 9.3.2017 - 30002)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Sierra Leone Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Ticari ve Ekonomik İşbirliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 9.3.2017 - 30002)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kolombiya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunmasına İlişkin Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 9.3.2017 - 30002)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Vietnam Sosyalist Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunmasına İlişkin Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 9.3.2017 - 30002)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Honduras Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Ticaret ve Ekonomik İşbirliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 9.3.2017 - 30002)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Nikaragua Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Ticaret ve Ekonomik İşbirliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 9.3.2017 - 30002)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Filistin Devleti Hükümeti Arasında Ekonomik İşbirliği Konseyi Kurulmasına Dair Protokolün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 9.3.2017 - 30002)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Gine Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunmasına İlişkin Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 9.3.2017 - 30002)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Gambiya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunmasına İlişkin Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 9.3.2017 - 30002)
- 3 Mart 2005 Tarihinde Pretoriada İmzalanan Türkiye Cumhuriyeti ile Güney Afrika Cumhuriyeti Arasında Gelir Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme ve Vergi Kaçakçılığına Engel Olma Anlaşmasını Değiştiren Protokolün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 9.3.2017 - 30002)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Vietnam Sosyalist Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Gelir Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme ve Vergi Kaçakçılığına Engel Olma Anlaşması ve Eki Protokolün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 9.3.2017 - 30002)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Gambiya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Gelir Üzerinden Alınan Vergilerde Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 9.3.2017 - 30002)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Karadağ Hükümeti Arasında Konsolosluk Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 9.3.2017 - 30002)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Sudan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Elektrik Alanında İşbirliğine İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 10.3.2017 - 30003)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Ukrayna Bakanlar Kurulu Arasında Türkiye Cumhuriyetinin Demiryolu Bağlantısı Olan Limanları ile Ukrayna Limanları Arasında Uluslararası Doğrudan Yük Demiryolu Feri Hizmetinde Yük Taşımacılığına İlişkin Kurallar ve Ekleri ile Yük Vagonlarının İşletiminin Organizasyonuna İlişkin Kuralların Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 16.3.2017 - 30009)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Ukrayna Bakanlar Kurulu Arasında Balıkçılık Alanında İş Birliği Konulu Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 16.3.2017 - 30009)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Polonya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Deniz Ulaştırması Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 16.3.2017 - 30009)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Kenya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Teknik ve Mali İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 16.3.2017 - 30009)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Burundi Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Ticari ve Ekonomik İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 16.3.2017 - 30009)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kamerun Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunması Anlaşması ile Anlaşmaya İlişkin Notaların Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 16.3.2017 - 30009)
- Türkiye Cumhuriyeti ile Pakistan İslam Cumhuriyeti Arasında Serbest Ticaret Alanı Tesis Eden Çerçeve Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 16.3.2017 - 30009)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Saint Vincent ve Grenadinler Hükümeti Arasında Ticaret ve Ekonomik İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 16.3.2017 - 30009)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Guatemala Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunmasına İlişkin

Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 16.3.2017 - 30009)

- Ekonomik İşbirliği Teşkilatı Reasürans Şirketi Anlaşma Hükümlerinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 16.3.2017 - 30009)

- Ekonomik İşbirliği Teşkilatı Standardizasyon, Uygunluk Değerlendirmesi, Akreditasyon ve Metroloji Bölgesel Enstitüsü Tüzüğü'nün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 16.3.2017 - 30009)

- Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı ile Irak Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı Arasında Muhtemel Bir Serbest Ticaret Anlaşmasının Etkilerinin Değerlendirilmesine Dair Bir Ortak Komisyon Kurulmasına İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 16.3.2017 - 30009)

- Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı ile Irak Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı Arasında Serbest Bölgeler Alanında İş Birliğine Yönelik Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 16.3.2017 - 30009)

- Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı ile Irak Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı Arasında Irak ve Türkiye'de Düzenlenen Fuarlara Yönelik Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 16.3.2017 - 30009)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Somali Federal Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Ticari ve Ekonomik İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 16.3.2017 - 30009)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Fas Krallığı Hükümeti Arasında Sürücü Belgelerinin Karşılıklı Tanınmasına İlişkin Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 16.3.2017 - 30009)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kenya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Güvenlik İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 16.3.2017 - 30009)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Yemen Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İzinsiz İkamet Eden Şahısların Geri Kabulüne Dair Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 16.3.2017 - 30009)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Romanya Hükümeti Arasında Kültür Varlığının Yasa Dışı İthal ve İhracının, Transitinin ve Mülkiyet Transferinin Yasaklanması ve Önlenmesine İlişkin Protokolün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 16.3.2017 - 30009)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Nijer Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Askeri Alanda Eğitim, Teknik ve Bilimsel İş Birliği Çerçeve Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 16.3.2017 - 30009)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Senegal Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Savunma Sanayi İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 16.3.2017 - 30009)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kongo Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Savunma Sanayisi İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 16.3.2017 - 30009)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Nijerya Federal Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Askeri İş Birliği Hususunda İkili Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 16.3.2017 - 30009)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Gambiya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Savunma Alanında Sanayi ve Teknik İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 16.3.2017 - 30009)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kamerun Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Tarım Alanında Teknik, Bilimsel ve Ekonomik İş Birliği Protokolünün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 16.3.2017 - 30009)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Mali Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Savunma Sanayi İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 16.3.2017 - 30009)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Nijer Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Ekonomik, Ticari ve Teknik İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 16.3.2017 - 30009)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Cibuti Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Askeri Alanda Eğitim, Teknik ve Bilimsel İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 16.3.2017 - 30009)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çad Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Savunma Sanayi İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 16.3.2017 - 30009)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Cibuti Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Güvenlik İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 16.3.2017 - 30009)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Gambiya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Güvenlik İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 22.3.2017 - 30015)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Fildişi Sahili Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Güvenlik İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 22.3.2017 - 30015)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Gine-Bissau Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Güvenlik İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 22.3.2017 - 30015)
- Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı ile Karadağ Dışişleri Bakanlığı Arasında İş Birliği Protokolünün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 22.3.2017 - 30015)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Brunei Sultanlığı Hükümeti Arasında Ekonomik, Ticaret ve Teknik İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 22.3.2017 - 30015)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Brunei Sultanlığı Hükümeti Arasında Ekonomik, Ticaret ve Teknik İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 22.3.2017 - 30015)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Nijerya Federal Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Göç Konularına Dair Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun (RG 22.3.2017 - 30015)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kosova Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Diplomatik Misyon ve Konsolosluk Mensuplarının Bakmakla Yükümlü Oldukları Kişilerin Kazanç Getirici Bir İşte Çalışmaları Hakkında Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 22.3.2017 - 30015)
- Türkiye Cumhuriyeti Milli Eğitim Bakanlığı ile Cibuti Cumhuriyeti Milli Eğitim ve Yükseköğretim Bakanlığı Arasında Teknik İş Birliği Anlaşmasında Değişiklik Yapılmasına Dair Protokolün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 22.3.2017 - 30015)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Kosta Rika Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 22.3.2017 - 30015)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Endonezya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Deniz Taşımacılığı Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 22.3.2017 - 30015)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Ekvator Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Kültürel ve Eğitsel İş Birliği Çerçeve Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 22.3.2017 - 30015)

- Türkiye Cumhuriyeti Milli Eğitim Bakanlığı ile Cibuti Cumhuriyeti Milli Eğitim ve Yükseköğretim Bakanlığı Arasında Teknik İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 22.3.2017 - 30015)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Moldova Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Eğitim Alanında İş Birliği Protokolünün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 22.3.2017 - 30015)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Pakistan İslam Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Eğitim Alanında İş Birliği Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 22.3.2017 - 30015)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve El Salvador Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 22.3.2017 - 30015)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Belize Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 22.3.2017 - 30015)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Panama Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 22.3.2017 - 30015)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Almanya Federal Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Diplomatik Temsilcilik veya Konsolosluk Mensuplarının Aile Fertlerinin Gelir Getirici İşlerde Çalışmaları Hakkında Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 22.3.2017 - 30015)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Cibuti Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Kapsamlı İş Birliğine Dair Mutabakat Muhtırasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna İlişkin Kanun (RG 22.3.2017 - 30015)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Birleşik Meksika Devletleri Hükümeti Arasında Örgütlü Suçlar ve Terörizmle Mücadelede İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 22.3.2017 - 30015)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Birleşik Meksika Devletleri Hükümeti Arasında Uyuşturucu ve Psikotrop Maddelerin Yasadışı Uluslararası Ticaretiyle Mücadele Alanında İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 22.3.2017 - 30015)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Tanzanya Birleşik Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 22.3.2017 - 30015)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Fas Krallığı Hükümeti Arasında Karayoluyla Uluslararası Yolcu ve Yük Taşınmasına İlişkin Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 22.3.2017 - 30015)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kongo Demokratik Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Güvenlik İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Uganda Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Güvenlik İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Gabon Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Güvenlik İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Karadağ Hükümeti Arasında Yolcu ve Eşyanın Karayoluyla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Uruguay Doğu Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Yemen Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Gümrük Konularında İş Birliği ve Karşılıklı Yardım Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Ekvator Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Turizm Alanında İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Suudi Arabistan Krallığı Hükümeti Arasında Gençlik ve Spor Alanında İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Hindistan Cumhuriyeti Hükümeti Gençlik Faaliyetleri ve Spor Alanlarında İş Birliği Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kuveyt Devleti Hükümeti Arasında Kültür ve Sanat Alanında Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Sırbistan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Gençlik ve Spor Alanında İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Gana Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Kültür, Eğitim, Bilim, Basın-Yayın, Gençlik ve Spor Alanlarında İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Peru Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Tanzanya Birleşik Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Güvenlik İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Somali Federal Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Güvenlik İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Kültürel İfadelerin Çeşitliliğinin Korunması ve Geliştirilmesi Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Guyana Kooperatif Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Denizcilik Çalışma Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Uluslararası Sivil Havacılığa İlişkin Yasadışı Eylemlerin Önlenmesi Hakkında Sözleşmenin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Uçakların Kanundışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesi Hakkında Sözleşmeye Ek Protokolün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Akdeniz ve Karadeniz İçin Sanal Bölgesel Deniz Trafik Merkezi Kurulmasına Dair Operasyonel Düzenlemenin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Fas Krallığı Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Yemen Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Teknik İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)

- Gemilerin İhtiyati Hazine İlişkin Milletlerarası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Lübnan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Değiştirilmiş Şekliyle 1978 Tarihli Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Standartları Uluslararası Sözleşmesi Kural 1/10 Uyarınca Belgelerin Karşılıklı Tanınması Hakkında Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Türkiye Cumhuriyeti Adalet Bakanlığı ile Portekiz Cumhuriyeti Adalet Bakanlığı Arasında Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Türkiye Cumhuriyeti Adalet Bakanlığı ile Yunanistan Cumhuriyeti Adalet Bakanlığı Arasında İş Birliği Konusunda Protokolün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Yunanistan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Nüfus İşleri Alanında İş Birliği Protokolünün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Türkiye Cumhuriyeti ile Sırbistan Cumhuriyeti Arasında Hukuki ve Ticari Konularda Karşılıklı Adli Yardımlaşma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Kıta Sahanelğinde Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokole Ait 2005 Protokolünün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Türkiye Cumhuriyeti ile Bosna Hersek Arasında İade Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Türkiye Cumhuriyeti ile Bosna Hersek Arasında Cezai Konularda Karşılıklı Adli Yardımlaşma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Tunus Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Nüfus İşleri Alanında İş Birliği Protokolünün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kamerun Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Yemen Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Kamboçya Krallığı Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kuveyt Devleti Hükümeti Arasında Hayvancılık ve Hayvan Sağlığı Alanında İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Türkiye Cumhuriyeti ile Fas Krallığı Arasında Deniz Balıkçılığı ve Kültür Balıkçılığı İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Yunanistan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Tarım Alanında İş Birliği Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kenya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Sağlık Alanında İş Birliğine Dair Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bangladeş Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Sağlık ve Tıp Bilimleri Alanlarında İş Birliğine Dair Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bahreyn Krallığı Hükümeti Arasında Tarım Alanında İş Birliği Konusunda Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Tunus Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Sürücü Belgelerinin Karşılıklı Kullanımı ve Değişimi Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Dünya Turizm Örgütü Statüsünün 38 inci Maddesinin Değiştirilmesine İlişkin Kararın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Eşyanın Sınırlardaki Kontrollerinin Uyumlaştırılmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uluslararası Demiryolu Yük Taşımacılığına İlişkin Sınır Geçiş İşlemlerinin Kolaylaştırılması Başlıklı 9 Numaralı Ekinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Milletlerarası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Yunanistan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Alanında İş Birliğine İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 25.3.2017 - 30018)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü Arasında Hükümetlerarası Tahıl Grubu 31 inci Oturumu ve Hükümetlerarası Pirinç Grubu 42 nci Oturumu Ortak Toplantısına İlişkin Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 31.3.2017 - 30024)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Makedonya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Makedonya Cumhuriyetinin Kazakistan Cumhuriyetindeki Temsilinin Türkiye Cumhuriyeti Astana Büyükelçiliği İmkânlarından Yararlanılarak Gerçekleştirilmesine İlişkin Mutabakat Muhtırasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 31.3.2017 - 30024)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Tanzanya Birleşik Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Tarım Alanında Teknik, Bilimsel, Ekonomik ve Ticari İş Birliği Konulu Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 31.3.2017 - 30024)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Lübnan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Sağlık Alanında İş Birliğine Dair Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 31.3.2017 - 30024)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Kuveyt Devleti Hükümeti Arasında İkili Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 31.3.2017 - 30024)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Endonezya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İşgücünün Geliştirilmesi Hakkında Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 31.3.2017 - 30024)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında 24 Mart 2008 Tarihinde İmzalanan Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Sağlık Alanında İş Birliğine İlişkin Anlaşmanın Bazı Maddelerinde Değişiklik Yapılmasına Dair Protokolün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 31.3.2017 - 30024)
- 2009 Gemilerin Emniyetli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü Hakkında Hong Kong Uluslararası Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 31.3.2017 - 30024)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Mali Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı ile Mali Cumhuriyeti Dışişleri

- ve Uluslararası İşbirliği Bakanlığı Arasında İş Birliği Protokolünün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 31.3.2017 - 30024)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Fildişi Sahili Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Askerî Alanda Eğitim, Teknik ve Bilimsel İş Birliği Çerçeve Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 31.3.2017 - 30024)
 - Türkiye Cumhuriyetine Şanhay İşbirliği Örgütünün Diyalog Ortağı Statüsü Tanınmasına İlişkin Muhtıranın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 31.3.2017 - 30024)
 - Uzak Pazarlardan Turist Çekilmesi Hususunda Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Tunus Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 31.3.2017 - 30024)
 - Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi Elektronik Taşıma Belgesi ile İlgili Ek Protokole Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 31.3.2017 - 30024)
 - Trans-Asya Demiryolu Ağı Hükümetlerarası Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 31.3.2017 - 30024)
 - İsviçre Konfederasyonu ile Avusturya Cumhuriyeti Arasında Viyanada Uluslararası Göç Siyasetleri Geliştirme Merkezi Kurulması ve İşleyişine Dair Anlaşmaya Katılmamızın Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun (RG 31.3.2017 - 30024)
 - Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Pakistan İslam Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Kültür Merkezlerinin Kuruluşu, İşleyişi ve Faaliyetleri Hakkında Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
 - Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Yemen Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Enerji Alanında İş Birliğine İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
 - Türkiye Cumhuriyeti ile Nijer Cumhuriyeti Arasında Madenler Alanında İş Birliğine İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
 - Türkiye Cumhuriyeti ile Nijer Cumhuriyeti Arasında Enerji ve Hidrokarbonlar Alanında İş Birliğine İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
 - Türkiye Cumhuriyeti, Yunanistan Cumhuriyeti ve İtalya Cumhuriyeti Arasında Türkiye-Yunanistan-İtalya Gaz Nakil Koridorunun

Geliştirilmesine İlişkin Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Pakistan İslam Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunmasına İlişkin Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Pakistan İslam Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Pakistan İslam Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunmasına Yönelik Anlaşmaya İlişkin Protokolün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)

- 1996 Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasından Kaynaklanan Zararın Tazmini ve Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmeye İlişkin 2010 Protokolünün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Tunus Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Kültür Merkezlerinin Kuruluşu, İşleyişi ve Faaliyetleri Hakkında Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bahreyn Krallığı Hükümeti Arasında Turizm Alanında İş Birliği Konusunda Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Tunus Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Turizm Alanında İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bulgaristan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Ortak Film Yapımına İlişkin Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile İran İslam Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Ortak Film Yapımına İlişkin Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bulgaristan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Bilgi ve İletişim Teknolojileri ve E-Devlet Alanında İş Birliği İçin Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)

- Güneyde Sürdürülebilir Kalkınma İçin Bilim ve Teknoloji Komisyonuna Üye Devlet Olarak Katılım Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Cibuti Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Cibutide Tika Program Koordinasyon Ofisi Kurulmasına ve Teknik İş Birliğine Dair Protokolün Onaylanmasının Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
- Türkiye Cumhuriyeti Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı ile Azerbaycan Cumhuriyeti İletişim ve Bilgi Teknolojileri Bakanlığı Arasında Bilim, Teknoloji, Sanayi ve Girişimcilik Alanında İş Birliğini Güçlendirmeye Yönelik Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
- Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesine Yönelik Kyoto Protokolüne İlişkin Taraflar Konferansında Alınan Kararın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Ekvator Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Çevre Alanında Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Macaristan Hükümeti Arasında Sosyal Güvenlik Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Gürcistan Hükümeti Arasında Çevre ve Ormancılık Alanında İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Hırvatistan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Çevre, Doğa, Su ve Ormancılık Alanında İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
- Tıbbi Ürün Sahteciliği ve Halk Sağlığına Tehditler İçeren Benzeri Suçlar Hakkında Avrupa Konseyi Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Pakistan İslam Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İş Birliği Protokolünün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kongo Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Tarım Alanında Ekonomik, Bilimsel ve Teknik İş Birliği Hakkında Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)

- Türkiye Cumhuriyeti Tarım ve Köyişleri Bakanlığı ile Senegal Cumhuriyeti Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı Arasında Tarım Alanında Teknik, Bilimsel ve Ekonomik İş Birliği Protokolünün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Estonya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Tarımsal İş Birliği Konulu Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Yemen Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Kalkınma İş Birliğine Yönelik Mutabakat Muhtırasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Guernsey Hükümeti Arasında Vergi Konularında Bilgi Değişimi Anlaşması ve Eki Protokolün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Man Adası Hükümeti Arasında Vergi Konularında Bilgi Değişimi Anlaşması ve Söz Konusu Anlaşmaya İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Cebelitarık Hükümeti Arasında Vergi Konularında Bilgi Değişimi Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
- Doha Konferansında Kyoto Protokolünde Yapılan Değişikliklerin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Afganistan İslam Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Habibe Kadiri Kız Okullarının Kuruluşu ve Faaliyetlerine İlişkin Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Nijer Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Su Alanında İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
- Çocuk Haklarına Dair Sözleşmenin Başvuru Usulüne İlişkin İhtiyari Protokolün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Tunus Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Şehircilik Alanında Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Ukrayna Bakanlar Kurulu Arasında Ormancılık Alanında İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Filistin Devleti Hükümeti Arasında Ormancılık Alanında İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Belçika Krallığı Hükümeti Arasında Sosyal Güvenlik Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Lübnan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Ormancılık Alanında İş Birliği Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
- Bazı Tehlikeli Kimyasalların ve Pestisitlerin Uluslararası Ticaretinde Ön Bildirimli Kabul Usulüne Dair Rotterdam Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
- 1974, Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesine Ait 2002 Protokolünün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
- Türkiye Cumhuriyeti Milli Savunma Bakanlığı ile Birleşik Arap Emirlikleri Silahlı Kuvvetleri Genel Karargahı Arasında Savunma Sanayi İş Birliği Mutabakat Muhtırasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bosna-Hersek Bakanlar Kurulu Arasında Geri Kabul Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Cibuti Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Arap Turizm Örgütü (ATÖ) Arasında Türkiyede Bir Temsilcilik İhdas Edilmesine İlişkin Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
- Biyoloji ve Tıbbın Uygulanması Bakımından İnsan Hakları ve İnsan Haysiyetinin Korunması Sözleşmesine Ek İnsan Kopyalanmasının Yasaklanmasına İlişkin Protokolün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)

- Türkiye Cumhuriyeti Sağlık Bakanlığı ve Dünya Sağlık Örgütü Avrupa Bölge Ofisi Arasında İki Yıllık İş Birliği Anlaşması 2010/2011'in Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Türkiyedeki Işık Tatbikatı Sırasında Ev Sahibi Ülke Tarafından Sağlanacak Destek Konusunda Mutabakat Muhtırasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
- Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridorunun Üzerinde Uluslararası Taşımacılığın Geliştirilmesi Çok Taraflı Temel Anlaşmasına Değişiklikler Hakkında Protokolün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Portekiz Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Gizlilik Dereceli Bilginin Karşılıklı Korunması Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
- Türkiye Cumhuriyeti Bayındırlık ve İskan Bakanlığı ile Irak Cumhuriyeti İskan ve İnşaat Bakanlığı Arasındaki Yapı Malzemeleri Alanında Mutabakat Zaptı ile Notaların Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
- Türkiye Cumhuriyeti Çevre ve Orman Bakanı ile Avusturya Cumhuriyeti Federal, Tarım, Ormancılık, Çevre ve Su Yönetimi Bakanı Arasında Çevre ve Ormancılık Alanında İş Birliği Mutabakat Muhtırasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Moldova Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Çevre Alanında Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 3.4.2017 - 30027)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti, Azerbaycan Cumhuriyeti Hükümeti ve Gürcistan Hükümeti Arasında İcra Edilecek Kafkas Kartalı Küçük Birlik Komando Tatbikatı İçin Ev Sahibi Ülke Desteği Koşullarına İlişkin Mutabakat Muhtırasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 4.4.2017 - 30028 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Tunus Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Sosyal Güvenlik Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 4.4.2017 - 30028 Mükerrer)
- Güneydoğu Avrupa Kanun Uygulama Merkezinin Ayrıcalık ve Bağımsızlıklarına İlişkin Protokolün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 4.4.2017 - 30028 Mükerrer)

- Türkiye Cumhuriyeti ile Belarus Cumhuriyeti Arasında Hukuki, Ticari ve Cezai Konularda Adli Yardımlaşma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 4.4.2017 - 30028 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile İsveç Krallığı Hükümeti Arasında Kanun Uygulama Alanında İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 4.4.2017 - 30028 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Genelkurmay Başkanlığı ile Mali Cumhuriyeti Savunma ve Mücahitler Bakanlığı Arasında Askeri Eğitim İş Birliği Anlaşmasına Dair 1 Numaralı Değişiklik Protokolünün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 4.4.2017 - 30028 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kolombiya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İş Birliği Çerçeve Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 4.4.2017 - 30028 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti ile Sırbistan Cumhuriyeti Arasında Suçluların İadesine Dair Anlaşma ve Anlaşmada Değişiklik Yapılmasına İlişkin Notaların Onaylanmasının Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun (RG 4.4.2017 - 30028 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Sağlık Bakanlığı ile Belarus Cumhuriyeti Sağlık Bakanlığı Arasında Sağlık Alanında İş Birliğine Dair Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 4.4.2017 - 30028 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Saint Vincent ve Grenadinler Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 4.4.2017 - 30028 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Saint Lucia Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 4.4.2017 - 30028 Mükerrer) (RG 4.4.2017 - 30028 Mükerrer)
- Mücavir Atlantik Deniz Bölgesi, Akdeniz ve Karadenizdeki Deniz Memelilerinin Korunmasına Dair Anlaşmaya Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 4.4.2017 - 30028 Mükerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve İslam Ülkeleri Standardlar ve Metroloji Enstitüsü Arasında İslam Ülkeleri Standardlar ve Metroloji Enstitüsünün Türkiyede Kurulması Hakkında Anlaşmaya Ek Değişiklik Protokolünün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 5.4.2017 - 30029)

- Kalıcı Organik Kirleticilere İlişkin Stokholm Sözleşmesine İlave Edilen Anlaşmazlıkların Çözümü Hakkında Ek-G'nin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 5.4.2017 - 30029)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Ekvador Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 5.4.2017 - 30029)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Komorlar Birliği Arasında Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 5.4.2017 - 30029)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Moritanya İslam Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 5.4.2017 - 30029)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Fas Krallığı Hükümeti Arasında İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 5.4.2017 - 30029)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Madagaskar Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 5.4.2017 - 30029)
- Tehlikeli Malların Karayolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşmasının Tadil Edilen Eklerinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 5.4.2017 - 30029)
- Türkiye Cumhuriyeti Gümrük ve Ticaret Bakanlığı ile Azerbaycan Cumhuriyeti Devlet Gümrük İdaresi Arasında Gümrük Alanında Ortak Komite Kurulmasına İlişkin Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 24.5.2017 - 30075)
- Türkiye Cumhuriyeti Sağlık Bakanlığı ile Irak Cumhuriyeti Sağlık Bakanlığı Arasında Sağlık Alanında İş Birliğine Dair Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 31.5.2017 - 30082)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Katar Devleti Hükümeti Arasında Jandarma Eğitim ve Öğretimine İlişkin İş Birliği Protokolünün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 9.6.2017 - 30091)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Katar Devleti Hükümeti Arasında Katar Topraklarında Türk Kuvvetlerinin Konuşlandırılmasına İlişkin Uygulama Anlaşması ile Anlaşmanın Tadili Hakkında Protokolün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 9.6.2017 - 30091)

- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Filistin Devleti Arasında Eğitim ve Yükseköğretim Alanında İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 24.6.2017 - 300106 Mürerrer)
- Birleşmiş Milletler Çölleşmeyle Mücadele Sözleşmesinin Kuzey Akdenize Dair Ekinin Bölgesel Uygulamasına Yönelik İstanbul, Türkiyede Bölgesel Koordinasyon Birimi Kurulmasına İlişkin Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Birleşmiş Milletler Çölleşmeyle Mücadele Sözleşmesi Sekretaryası Arasında Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 24.6.2017 - 300106 Mürerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Çevre ve Orman Bakanlığı ile Irak Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı Arasında Meteoroloji ve Meteorolojik Araştırmalar Alanlarında Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 24.6.2017 - 300106 Mürerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kuveyt Devleti Hükümeti Arasında Yükseköğretim ve Bilimsel Araştırma Alanında İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 24.6.2017 - 300106 Mürerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Gambiya Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Turizm Alanında İş Birliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 24.6.2017 - 300106 Mürerrer)
- Bölgesel Radyokomünikasyon Konferansı (RRC-06)nın Sonuç Kararlarının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 24.6.2017 - 300106 Mürerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Tunus Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Eğitim ve Mesleki Eğitim Alanlarında Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 24.6.2017 - 300106 Mürerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Bayındırlık ve İskan Bakanlığı ile Irak Cumhuriyeti İskan ve İnşaat Bakanlığı Arasındaki Müteahhitlik ve Müşavirlik Alanında Mutabakat Zaptı ile Mutabakat Zaptında Değişiklik Yapılmasına Dair Notaların Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 24.6.2017 - 300106 Mürerrer)
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Yunanistan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İpsala-Kipi Sınır Geçiş Bölgesinde İki Ülke Arasında İkinci Bir Karayolu Sınır Geçiş Köprüsünün Konumunun ve Üzerinden Gececek Sınır Hattının Belirlenmesine İlişkin Protokolün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (RG 24.6.2017 - 300106 Mürerrer)

- Türk-Japon Bilim ve Teknoloji Üniversitesinin Kuruluşu Hakkında Kanun (RG 24.6.2017 - 300106 Mükerrer)

2. Kanun Hükmünde Kararnameler

- Olağanüstü Hal Kapsamında Bazı Tedbirler Alınması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname (RG 6.1.2017 - 29940 Mükerrer)
- Olağanüstü Hal Kapsamında Bazı Düzenlemeler Yapılması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname (RG 6.1.2017 - 29940 Mükerrer)
- Olağanüstü Hal Kapsamında Milli Savunma ile İlgili Bazı Düzenlemeler Yapılması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname (RG 6.1.2017 - 29940 Mükerrer)
- Olağanüstü Hal Kapsamında Bazı Tedbirler Alınması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname (RG 23.1.2017 - 29957)
- Olağanüstü Hal Kapsamında Bazı Düzenlemeler Yapılması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname (RG 23.1.2017 - 29957)
- Olağanüstü Hal İşlemleri İnceleme Komisyonu Kurulması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname (RG 23.1.2017 - 29957)
- Olağanüstü Hal Kapsamında Bazı Tedbirler Alınması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname (RG 7.2.2017 - 29972 Mükerrer)
- Olağanüstü Hal Kapsamında Bazı Düzenlemeler Yapılması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname (RG 9.2.2017 - 29974)
- Olağanüstü Hal Kapsamında Bazı Tedbirler Alınması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname (RG 29.3.2017 - 30022 Mükerrer)

3. Bakanlar Kurulu Kararları

- Ukrayna'da Özellikle Çatışmaların Olduğu ve Halen Riskli Bölgelerde Bulunan Ahıska Türkü Soydaşlarımızdan Türkiye'ye Gelmek İsteyenlerden, En Zor Durumda Olanlardan Başlamak Üzere, 2016 Yılında 300 Ailenin İskânlı Göçmen Olarak Türkiye'ye Kabul Edilmesi Hakkında Karar (RG 27.12.2016-29931)
- İthalat Rejimi Kararına Ek Karar (RG 31.12.2016-29935 Mükerrer)
- İthalat Rejimi Kararına Ek Kararda Değişiklik Yapılmasına Dair Karar (RG 31.12.2016-29935 2. Mükerrer)
- Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyinin 1267(1999), 1988(2011) ve 1989(2011) Sayılı Kararıyla Listelenen Kişi, Kuruluş veya Organizasyonların

- Tasarrufunda Bulunan Malvarlığının Dondurulması Hakkındaki Kararda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Karar (RG 31.12.2016-29935 2. Mükerrer)
- İthalat Rejimi Kararına Ek Karar (RG 31.12.2016-29935 3. Mükerrer)
 - Bazı Anlaşmaların Yürürlük Tarihlerinin Tespit Edilmesi Hakkında Karar (RG 3.1.2017 - 29937)
 - Çelik Tel İthalatında Tarife Kontenjanı Uygulanması Hakkında Karar (RG 11.1.2017 - 29945)
 - İthalat Rejimi Kararına Ek Karar (RG 11.1.2017 - 29945)
 - İthalat Rejimi Kararına Ek Karar (RG 18.1.2017 - 29952)
 - Türkiye Cumhuriyeti'nde ve Makedonya Cumhuriyeti'nde Verilen Öğrenim Belgesi, Diploma, Ön Lisans, Lisans, Yüksek Lisans ve Doktora Diplomalarının Denkliğine İlişkin Anlaşmanın 11 Şubat 2017 Tarihi İtibarıyla Feshedilmesi Hakkında Karar (RG 20.1.2017 - 29954)
 - Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'ne Yapılacak Yolculuklarda Verilecek Gündeliklere Dair Karar ile Yurtdışı Gündeliklerine Dair Karar (RG 20.1.2017 - 29954)
 - İkili Anlaşmalar Çerçevesinde Bazı Tarım ve İşlemiş Tarım Ürünleri İthalatında Tarife Kontenjanı Uygulanmasına İlişkin Kararlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Karar (RG 14.2.2017 - 29979)
 - İthalat Rejimi Kararına Ek Kararda Değişiklik Yapılmasına Dair Karar (RG 22.2.2017 - 29987)
 - Bazı Anlaşmaların Yürürlüğe Girdiği Tarihlerin Tespit Edilmesi Hakkında Karar (RG 23.2.2017 - 29988)
 - İthalat Rejimi Kararına Ek Kararda Değişiklik Yapılmasına Dair Karar (RG 8.3.2017 - 30001)
 - İthalat Rejimi Kararına Ek Karar (RG 8.3.2017 - 30001)
 - İthalat Rejimi Kararına Ek Kararda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Karar (RG 11.3.2017 - 30004)
 - 2007 Uluslararası Kahve Anlaşmasından Ülkemizin Çekilme Tarihinin 12 Şubat 2017 Olarak Tespit Edilmesi Hakkında Karar (RG 21.3.2017 - 30014)
 - Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyinin 1718, 1874, 2087, 2094, 2270 ve 2321 Sayılı Kararları Çerçevesinde Hazırlanan Ekli Kararın Kabulü Hakkında Karar (RG 23.3.2017 - 30016)

- İthalat Rejimi Kararına Ek Kararda Değişiklik Yapılmasına Dair Karar (RG 23.3.2017 - 30016)
- İdarelerin Yabancı Ülkelerdeki Kuruluşlarının Mal ve Hizmet Alımları ile Yapım İşlerine İlişkin Esaslarda Değişiklik Yapılmasına Dair Esaslar (RG 23.3.2017 - 30016)
- Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyinin 1267 (1999), 1988 (2011) ve 1989 (2011) Sayılı Kararlarıyla Listelenen Kişi, Kuruluş veya Organizasyonların Tasarrufunda Bulunan Malvarlığının Dondurulması Hakkındaki 30/9/2013 Tarihli ve 2013/5428 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararının Eki (1) Sayılı Listede Değişiklik Yapılmasına İlişkin Karar (RG 29.4.2017 - 30052)
- Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyinin 1267 (1999), 1988 (2011) ve 1989 (2011) Sayılı Kararlarıyla Listelenen Kişi, Kuruluş veya Organizasyonların Tasarrufunda Bulunan Malvarlığının Dondurulması Hakkındaki 30/9/2013 Tarihli ve 2013/5428 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararının Eki (1) Sayılı Listede Değişiklik Yapılmasına İlişkin Karar (RG 30.4.2017 - 30053)
- Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyinin 1267 (1999), 1988 (2011) ve 1989 (2011) Sayılı Kararlarıyla Listelenen Kişi, Kuruluş veya Organizasyonların Tasarrufunda Bulunan Malvarlığının Dondurulması Hakkındaki 30/9/2013 Tarihli ve 2013/5428 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararının Eki (1) Sayılı Listede Değişiklik Yapılmasına İlişkin Karar (RG 5.5.2017 - 30057)
- Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyinin 1267 (1999), 1988 (2011) ve 1989 (2011) Sayılı Kararlarıyla Listelenen Kişi, Kuruluş veya Organizasyonların Tasarrufunda Bulunan Malvarlığının Dondurulması Hakkındaki 30/9/2013 Tarihli ve 2013/5428 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararının Eki (1) Sayılı Listede Değişiklik Yapılmasına İlişkin Karar (RG 5.5.2017 - 30057)
- Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyinin Bazı Kararlarıyla Listelenen Kişi, Kuruluş veya Organizasyonların Tasarrufunda Bulunan Malvarlığının Dondurulmasına İlişkin Karar (RG 5.5.2017 - 30057)
- Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyinin 1267 (1999), 1988 (2011) ve 1989 (2011) Sayılı Kararlarıyla Listelenen Kişi, Kuruluş veya Organizasyonların Tasarrufunda Bulunan Malvarlığının Dondurulması Hakkındaki 30/9/2013 Tarihli ve 2013/5428 Sayılı Bakanlar Kurulu

- Kararının Eki (1) Sayılı Listede Değişiklik Yapılmasına İlişkin Karar (RG 11.5.2017 - 30063)
- İthalat Rejimi Kararına Ek Karar (RG 11.5.2017 - 30063)
 - 2017/10238 İthalat Rejimi Kararına Ek Bazı Kararlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Karar (RG 2.6.2017 - 30084)
 - 2017/10254 Bazı Dış Temsilciliklerimizin Çeşitli Uluslararası Kuruluşlar Nezdinde Daimi Temsilcilikle Görevlendirilmesine İlişkin Karar (RG 3.6.2017 - 30085)
 - 2017/10255 Kamu Kurum ve Kuruluşlarının Yurtdışı Teşkilatını Oluşturan Birimlerin Nitelik, Kurulduğu Şehir ve Ülke, Görev Alanı, Akredite Edildiği Ülkeler ve Bağlı Bulunduğu Misyonlar Hakkındaki 13/4/1999 Tarihli ve 99/12770 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararında Değişiklik Yapılmasına İlişkin Karar (RG 3.6.2017 - 30085)
 - 2017/10138 Bazı Anlaşmaların Yürürlük Tarihlerinin Tespit Edilmesi Hakkında Karar (RG 17.6.2017 - 30099)
 - 2017/10234 Kültür ve Turizm Bakanlığının Yurtdışı Teşkilatında Düzenleme Yapılması Hakkında Karar (RG 23.6.2017 - 300105)
 - 2017/10440 İthalat Rejimi Kararına Ek Karar (RG 27.6.2017 - 300107)

4. TBMM Kararları

- Türk Silahlı Kuvvetleri Unsurlarının NATO'nun Afganistan'da İcra Edeceği Kararlı Destek Misyonu ve Devamı Kapsamında Yurt Dışına Gönderilmesi, Aynı Amaçlara Yönelik Olmak Üzere Yabancı Silahlı Kuvvetlerin Anılan Misyona Katılmak İçin Ülkemiz Üzerinden Afganistan'a İntikali ile Geri İntikali Kapsamında Türkiye'de Bulunması ve Bunlara İmkân Sağlayacak Düzenlemelerin Hükümet Tarafından Belirlenecek Esaslara Göre Yapılması İçin, Türkiye Büyük Millet Meclisinin 06.01.2015 Tarihli ve 1079 Sayılı Kararı ile Hükümete Verilen İzin Süresinin Anayasanın 92'nci Maddesi Uyarınca 06.01.2017 Tarihinden İtibaren İki Yıl Daha Uzatılmasına Dair Karar (RG 5.1.2017 - 29939)
- Olağanüstü Halin Uzatılmasına Dair Karar (RG 5.1.2017 - 29939)
- Türk Silahlı Kuvvetleri Deniz Unsurlarının; Korsanlık/Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemleriyle Mücadele Amacıyla Yürütülen Uluslararası Çabalara Destek Vermek Üzere; Gereği, Kapsamı, Zamanı ve Süresi Hükümetçe Belirlenecek Şekilde Aden Körfezi, Somali Karasuları

ve Açıkları, Arap Denizi ve Mücavir Bölgelerde Görevlendirilmesi ve Bununla İlgili Gerekli Düzenlemelerin Hükümet Tarafından Belirlenecek Esaslara Göre Yapılması İçin Türkiye Büyük Millet Meclisinin 10/2/2009 Tarihli ve 934 Sayılı Kararı ile Hükümete Verilen ve Son Olarak 9/2/2016 Tarihli ve 1107 Sayılı Karar ile Bir Yıl Uzatılan İzin Süresinin Anayasanın 92 nci Maddesi Uyarınca 10/2/2017 Tarihinden İtibaren Bir Yıl Daha Uzatılmasına Dair Karar (RG 11.2.2017 - 29976)

5. Yönetmelikler

- Kamu Taşınmazlarının Turizm Yatırımlarına Tahsisi Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik (RG 30.12.2016-29934)
- Türk Vatandaşlığı Kanununun Uygulanmasına İlişkin Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik (RG 12.1.2017 - 29946)
- Gümrük Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik (RG 12.1.2017 - 29946)
- Canlı Hayvan ve Hayvansal Ürünlerin İthalatında Kullanılacak Veteriner Sağlık Sertifikalarının Standart Modellerinin Belirlenmesine Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik (RG 17.1.2017 - 29951)
- Çin Halk Cumhuriyeti Menşeli Malların İthalatında Korunma Önlemleri Yönetmeliğinin Yürürlükten Kaldırılmasına Dair Yönetmelik (RG 21.2.2017 - 29986)
- Nüfus Hizmetleri Kanununun Uygulanmasına İlişkin Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik (RG 24.2.2017 - 29989)
- Turkuaz Kart Yönetmeliği (RG 14.3.2017 - 30007)
- Yurtdışında Sürekli Görevlendirilecek Personel Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik (RG 17.3.2017 - 30010)
- Yabancı Sağlık Meslek Mensuplarının Türkiye'de Özel Sağlık Kuruluşlarında Çalışma Usul ve Esaslarına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik (RG 1.4.2017 - 30025)
- Yurtdışı Vatandaşlara Burs Verilmesine İlişkin Yönetmelik (RG 14.4.2017 - 30038)
- Türk Vatandaşlığı Kanununun Uygulanmasına İlişkin Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik (RG 5.5.2017 - 30057)

6. Tebliğler

- Yurt Dışı Tebligat ve İstinabe Taleplerinde Uyulması Gereken Usul ve Esaslara Dair Tebliğ (RG 24.12.2016-29928)
- 2017 Yılı Arabuluculuk Asgari Ücret Tarifesi (RG 27.12.2016-29931)
- Veraset ve İntikal Vergisi Kanunu Genel Tebliği (Seri No: 48) (RG 27.12.2016-29931)
- Harçlar Kanunu Genel Tebliği (Seri No: 78) (RG 27.12.2016-29931)
- Harçlar Kanunu Genel Tebliği (Seri No: 79) (RG 27.12.2016-29931)
- İthalatta Gözetim Uygulanmasına İlişkin Tebliğ (Tebliğ No: 2009/8)'de Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (RG 28.12.2016-29932)
- İthalat Tebliği (İthalat: 2017/1) (RG 31.12.2016-39935 Mükerrer)
- İthalatta Haksız Rekabetin Önlenmesine İlişkin Tebliğ (No: 2017/2) (RG 12.1.2017 - 29946)
- Bazı Sanayi Ürünlerinin İthalatında Tarife Kontenjanı Uygulanması Hakkında Tebliğ (RG 20.1.2017 - 29954)
- Dış Ticaret Sermaye Şirketlerine İlişkin Karar (RG 31.1.2017 - 29965)
- İthalatta Gözetim Uygulanmasına İlişkin Tebliğ (Tebliğ No: 2007/29)'de Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (RG 7.2.2017 - 29972)
- İthalatta Gözetim Uygulanmasına İlişkin Tebliğ (Tebliğ No: 2010/3)'de Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (RG 7.2.2017 - 29972)
- İthalatta Gözetim Uygulanmasına İlişkin Tebliğ (Tebliğ No: 2011/5)'de Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (RG 7.2.2017 - 29972)
- İthalatta Gözetim Uygulanmasına İlişkin Tebliğ (Tebliğ No: 2013/9)'de Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (RG 7.2.2017 - 29972)
- Gümrük Genel Tebliği (Gümrük Tarife Cetveli Açıklama Notları) (Seri No: 4) (11.2.2017 - 29976)
- Gümrük Genel Tebliği (Tır İşlemleri) (Seri No:1)'nde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (Tır İşlemleri) (Seri No: 6) (11.2.2017 - 29976)
- İthalatta Haksız Rekabetin Önlenmesine İlişkin Tebliğ (No: 2017/3) (RG 23.2.2017 - 29988)
- İthalatta Haksız Rekabetin Önlenmesine İlişkin Tebliğ (No: 2017/4) (RG 23.2.2017 - 29988)
- İthalatta Haksız Rekabetin Önlenmesine İlişkin Tebliğ (No: 2017/5) (RG 25.2.2017 - 29990)

- Yurt Dışında Bulunan veya Yabancı Bayrak Çeken Teknelerin Türk Bayrağına Geçişine İlişkin Tebliğ (No: 2017/3) (RG 3.3.2017 - 29996)
- İthalatta Haksız Rekabetin Önlenmesine İlişkin Tebliğ (No: 2017/1) (RG 7.3.2017 - 30000)
- Milletlerarası Tahkim Ücret Tarifesi Hakkında Tebliğ (RG 11.3.2017 - 30004)
- İthalatta Haksız Rekabetin Önlenmesine İlişkin Tebliğ (No: 2017/9) (RG 24.3.2017 - 30017)
- İthalatta Gözetim Uygulanmasına İlişkin Tebliğ (Tebliğ No: 2005/8)'de Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (RG 31.3.2017 - 30024)
- İthalatta Haksız Rekabetin Önlenmesine İlişkin Tebliğ (No: 2017/7) (RG 31.3.2017 - 30024)
- İthalatta Haksız Rekabetin Önlenmesine İlişkin Tebliğ (No: 2017/6) (RG 1.4.2017 - 30025)
- İthalatta Gözetim Uygulanmasına İlişkin Tebliğ (No: 2017/5) (RG 4.4.2017 - 30028)
- İthalatta Gözetim Uygulanmasına İlişkin Tebliğ (No: 2017/4) (RG 5.4.2017 - 30029)
- İthalatta Korunma Önlemlerine İlişkin Tebliğ (No: 2017/1) (RG 6.4.2017 - 30030)
- İthalatta Gözetim Uygulanmasına İlişkin Tebliğ (No: 2017/1) (RG 11.4.2017 - 30035)
- İthalatta Gözetim Uygulanmasına İlişkin Tebliğ (No: 2017/2) (RG 11.4.2017 - 30035)
- İthalatta Haksız Rekabetin Önlenmesine İlişkin Tebliğ (No: 2017/10) (RG 11.4.2017 - 30035)
- İthalatta Korunma Önlemlerine İlişkin Tebliğ (No: 2017/2) (RG 22.4.2017 - 30046)
- İthalatta Korunma Önlemlerine İlişkin Tebliğ (No: 2017/3) (RG 22.4.2017 - 30046)
- İthalatta Korunma Önlemlerine İlişkin Tebliğ (No: 2017/4) (RG 22.4.2017 - 30046)
- İthalatta Korunma Önlemlerine İlişkin Tebliğ (No: 2017/5) (RG 22.4.2017 - 30046)

- İthalatta Kota ve Tarife Kontenjanı İdaresine İlişkin Tebliğ (No: 2017/1) (RG 26.4.2017 - 30049)
- İthalatta Gözetim Uygulanmasına İlişkin Tebliğ (Tebliğ No: 2009/8)'de Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (RG 29.4.2017 - 30052)
- İthalatta Gözetim Uygulanmasına İlişkin Tebliğ (Tebliğ No: 2009/8)'de Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (RG 10.5.2017 - 30062)
- İthalatta Gözetim Uygulanmasına İlişkin Tebliğ (No: 2017/3) (RG 12.5.2017 - 30064)
- İthalatta Haksız Rekabetin Önlenmesine İlişkin Tebliğ (No: 2017/13) (RG 12.5.2017 - 30064)
- İthalatta Haksız Rekabetin Önlenmesine İlişkin Tebliğ (No: 2017/14) (RG 12.5.2017 - 30064)
- İthalatta Haksız Rekabetin Önlenmesine İlişkin Tebliğ (No: 2017/11) (RG 14.5.2017 - 30066)
- İthalatta Haksız Rekabetin Önlenmesine İlişkin Tebliğ (No: 2017/12) (RG 14.5.2017 - 30066)
- İthalatta Gözetim Uygulanmasına İlişkin Tebliğ (No: 2017/6) (RG 24.5.2017 - 30075)
- İthalatta Haksız Rekabetin Önlenmesine İlişkin Tebliğ (Tebliğ No: 2015/12)'de Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (RG 24.5.2017 - 30075)
- Çevrenin Korunması Yönünden Kontrol Altında Tutulan Atıkların İthalat Denetimi Tebliği (Ürün Güvenliği ve Denetimi: 2017/3)'nde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (Ürün Güvenliği ve Denetimi: 2017/26) (RG 17.6.2017 - 30099)
- İthalatta Korunma Önlemlerine İlişkin Tebliğ (No: 2017/6) (RG 17.6.2017 - 30099)
- Arnavutluk Cumhuriyeti Menşeli Bazı Tarım Ürünleri İthalatında Tarife Kontenjanı Uygulanmasına İlişkin Tebliğde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (RG 22.6.2017 - 300104)
- Avrupa Birliği Çıkışlı Bazı İşlenmiş Tarım Ürünleri İthalatında Tarife Kontenjanı Uygulanmasına İlişkin Tebliğde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (RG 22.6.2017 - 300104)
- Bosna ve Hersek Menşeli Bazı Tarım ve İşlenmiş Tarım Ürünleri İthalatında Tarife Kontenjanı Uygulanmasına İlişkin Tebliğde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (RG 22.6.2017 - 300104)

- Fas Krallığı Menşeli Bazı Tarım Ürünleri İthalatında Tarife Kontenjanı Uygulanmasına İlişkin Tebliğde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (RG 22.6.2017 - 300104)
- Gürcistan Menşeli Bazı Tarım ve İşlenmiş Tarım Ürünleri İthalatında Tarife Kontenjanı Uygulanmasına İlişkin Tebliğde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (RG 22.6.2017 - 300104)
- İran İslam Cumhuriyeti Menşeli Bazı Tarım Ürünleri İthalatında Tarife Kontenjanı Uygulanmasına İlişkin Tebliğde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (RG 22.6.2017 - 300104)
- Makedonya Cumhuriyeti Menşeli Bazı Tarım Ürünleri İthalatında Tarife Kontenjanı Uygulanmasına İlişkin Tebliğde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (RG 22.6.2017 - 300104)
- Moldova Cumhuriyeti Menşeli Bazı Tarım Ürünleri İthalatında Tarife Kontenjanı Uygulanmasına İlişkin Tebliğde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (RG 22.6.2017 - 300104)
- Morityus Cumhuriyeti Menşeli Bazı Tarım ve İşlenmiş Tarım Ürünleri İthalatında Tarife Kontenjanı Uygulanmasına Dair Tebliğde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (RG 22.6.2017 - 300104)
- Sırbistan Cumhuriyeti Menşeli Bazı Tarım ve İşlenmiş Tarım Ürünleri İthalatında Tarife Kontenjanı Uygulanmasına İlişkin Tebliğde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (RG 22.6.2017 - 300104)
- Şili Cumhuriyeti Menşeli Bazı Tarım ve İşlenmiş Tarım Ürünleri İthalatında Tarife Kontenjanı Uygulanmasına İlişkin Tebliğde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (RG 22.6.2017 - 300104)
- Tunus Cumhuriyeti Menşeli Bazı Tarım Ürünleri İthalatında Tarife Kontenjanı Uygulanmasına İlişkin Tebliğde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (RG 22.6.2017 - 300104)
- Ürdün Haşimi Krallığı Menşeli Bazı Tarım ve İşlenmiş Tarım Ürünleri İthalatında Tarife Kontenjanı Uygulanmasına İlişkin Tebliğde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (RG 22.6.2017 - 300104)
- İthalatta Gözetim Uygulanmasına İlişkin Tebliğ (No: 2017/9) (RG 22.6.2017 - 300104)
- İthalat Tebliği (İthalat: 2017/1)'nde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (RG 30.6.2017 - 300110)
- İthalatta Gözetim Uygulanmasına İlişkin Tebliğ (No: 2017/7) (RG 30.6.2017 - 300110)

7. Genelgeler

- Anayasa Değişikliği Halkoylaması ile İlgili 2017/2 Sayılı Başbakanlık Genelgesi (RG 2.3.2017 - 29995)
- Yurt Dışında Görevli Kamu Personelinin İzinlerinin Durdurulması ile İlgili 2017/3 Sayılı Başbakanlık Genelgesi (RG 2.3.2017 - 29995)
- Yurt Dışında Yürütülen Faaliyetlerde Dikkat Edilmesi Gereken Hususlar ile İlgili 2017/4 Sayılı Başbakanlık Genelgesi (RG 16.3.2017 - 30009)

8. Anayasa Mahkemesi Kararı

- Anayasa Mahkemesinin 1/2/2017 Tarihli ve 2015/17576 Başvuru Numaralı Kararı, gayrimüslim cemaat vakıflarının taşınmaz mal edinmelerine ilişkin olarak vakıflar mevzuatında yapılan yasal değişiklikler çerçevesinde bir taşınmazın başvuru vakfı adına tescil edilmesi talebinin reddi üzerine, bu işlemin mülkiyet hakkını ihlal ettiği iddiasına ilişkin başvuruda, Anayasa Mahkemesi başvuru yollarının tüketilmemesi nedeniyle başvurunun kabul edilemez olduğuna karar vermiştir. (RG 8.3.2017 - 30001)
- Anayasa Mahkemesinin 16/2/2017 Tarihli ve 2014/15990 Başvuru Numaralı Kararı, ceza mahkemesince verilen yakalama kararı ve çıkartılan kırmızı bülten uyarınca, başvurunun bir başka ülkede yakalanması ve hakim önüne çıkarılmaksızın tutuklanması, Türkiye'ye iade edilinceye kadar geçen tutukluluğun iki ülke arasındaki sözleşmeye aykırı şekilde uzun olması ve buna rağmen mahkemece serbest bırakılma taleplerinin kabul edilmemesi ve tutmanın mahkeme kararı olmaması nedenleriyle kişi hürriyeti ve güvenliği hakkının ihlal edildiği iddiasına ilişkin başvuruda, Anayasa Mahkemesi yer bakımından yetkisizlik nedeniyle kabul edilmez olduğuna karar vermiştir. (RG 21.4.2017 - 30045)
- Anayasa Mahkemesinin 1/3/2017 Tarihli ve 2015/3941 Başvuru Numaralı Kararı, öldürülme veya kötü muameleye maruz kalma riski bulunan ülkeye sınır dışı etme kararı verilmesi nedeniyle kötü muamele yasağının ihlal edildiği iddiasına ilişkin başvuruda, Anayasa Mahkemesi Anayasa'nın 17. maddesiyle güvence altına alınan kötü muamele yasağının ihlal edilmediğine oy çokluğuyla kabul etmiştir. (RG 9.5.2017 - 30061)
- Anayasa Mahkemesinin 10/5/2017 Tarihli ve 2015/15582 Başvuru Numaralı Kararı, öldürülme veya kötü muameleye maruz kalma riski bulunan ülkeye sınır dışı etme kararı verilmesi nedeniyle kötü muamele yasağının ihlal edildiği iddiasına ilişkin başvuruda, Anayasa Mahkemesi

Anayasa'nın 17. maddesiyle güvence altına alınan kötü muamele yasağının ihlal edildiğine, kararın bir örneğinin kötü muamele yasağının ihlalinin sonuçlarının ortadan kaldırılması için yeniden yargılama yapmak üzere Batman İdare Mahkemesine gönderilmesine ve yeniden yargılama sonuçlanıncaya kadar başvurusunun sınır dışı edilmemesine karar vermiştir. (RG 7.6.2017 - 30089)

9. Atama Kararları

- Büyükelçi Atamaları Hakkında Karar (RG 27.1.2017 - 29961)

10. Sınır Tespit Kararları

- Sınır Tespitine Dair Karar (RG 30.4.2017 - 30053)

Hazırlayanlar:

Araş. Gör. Melis AVŞAR

Araş. Gör. Ceren ERTÜRK

