

## ASKERİ VE STRATEJİK AÇIDAN MONTREUX'NÜN 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, İstanbul, Türkiye, 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.<sup>1</sup> Böylece, *Türk Deniz Gücü*, Akdeniz ve Karadeniz’de diğer devletlerin gemilerinin seyrüsefer haklarını, Padişahlık makamının izin ve otoritesine tabi kılmıştır.<sup>2</sup> Bu noktada, tarihi olarak Türk

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

<sup>2</sup> 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 mücadelede 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](http://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 denizi<sup>3</sup> ile birbirine

<sup>3</sup> 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 kıyıda 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.<sup>4</sup>

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.<sup>5</sup> Benzeri yöndeki egemenlik iddiaları sonucunda İspanya, Portekiz, Hollanda, Fransa ve İngiltere gibi denizci ülkelerin rekabet ve egemenlik

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> 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.<sup>6</sup>



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*

<sup>6</sup> Lawrence SONDHAUS, *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.<sup>7</sup>

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.<sup>8</sup>

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

<sup>8</sup> 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.<sup>9</sup>

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.

<sup>9</sup> 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.<sup>10</sup> *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 müsterek 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.<sup>11</sup> 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,

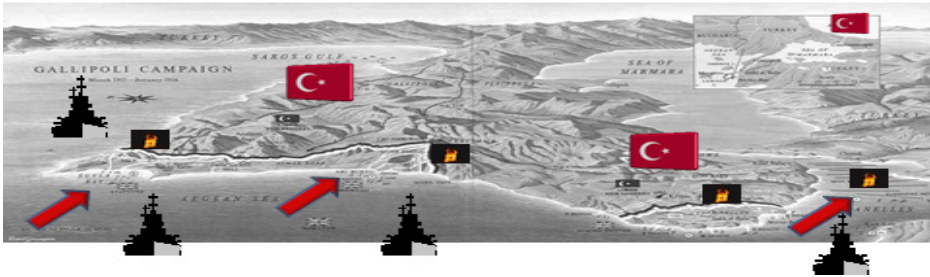
<sup>10</sup> Selahattin ÇETİNER, *Çanakkale Savaşı Üzerine Bir İnceleme*, İstanbul, 1999; "*Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*", Ankara, 1993; David WALDER *Çanakkale Olayı*, çev. M. Ali Kayabal, Milliyet Yayınları, İstanbul, 1970.

<sup>11</sup> 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.<sup>12</sup> Nitekim Lord Curzon bu realiteyi “*müttefikler zafere doğru bir petrol dalgası üzerinde yüzmüşlerdir*” şeklinde tanımlamıştır.<sup>13</sup>

## KARA MUHAREBELERİ



Not: Yazar tarafından yapılmıştır.

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

<sup>13</sup> 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.<sup>14</sup> 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*i” olmak arzuları, İngiliz-Rus İttifakı'nın önemli ortak paydalarını teşkil etmiştir.<sup>15</sup>

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

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

<sup>15</sup> 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.<sup>16</sup> 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.<sup>17</sup> 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.<sup>18</sup> Rusya ise, “*Askold Kruvazörü*” ile Çanakkale muharebelerine iştirak etmiştir.<sup>19</sup>

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.<sup>20</sup> Ancak, çok enterasandır ki, İngiltere; Rusya'nın ve

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

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

<sup>18</sup> Mallet to Grey, No. 1048, s.168-171, December 29, 1913.

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

<sup>20</sup> 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.<sup>21</sup> 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.<sup>22</sup> 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.<sup>23</sup>

27 Ekim'de Yavuz, Midilli ve Hamidiye savaş gemilerinin Karadeniz'de açtığı bombardıman ateşi ile güç dengesi Rusya aleyhine bozulmuştur.<sup>24</sup> 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

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

<sup>22</sup> 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.

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

<sup>24</sup> 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.<sup>25</sup>



Not: Yazar tarafından yapılmıştır.

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

<sup>25</sup> 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.<sup>26</sup>



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

<sup>26</sup> 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.”<sup>27</sup> 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.<sup>28</sup> 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.<sup>29</sup>

<sup>27</sup> BİLSEL, s. 26-49.

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

<sup>29</sup> 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.*”<sup>30</sup> 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 hâlel iras etmemesi şart ile sahil memleketler murahhaslarından mürekkep özel bir Konferansa tevdi hususunda mutabıktırlar*”<sup>31</sup> 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 kalmıştır<sup>32</sup>. 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

<sup>30</sup> BİLSEL, s. 18.

<sup>31</sup> *Nutuk*, Cilt II, s. 750.

<sup>32</sup> 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.<sup>33</sup> 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-

<sup>33</sup> 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.<sup>34</sup>

### 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.<sup>35</sup> 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.

<sup>34</sup> 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).

<sup>35</sup> 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.<sup>36</sup> Boğazlar Komisyonu'nun fonksiyonu 1 Ekim 1936'dan itibaren sona ermiştir.<sup>37</sup> 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

<sup>36</sup> Türkiye, Lozan'da imzalanmış olan Boğazlar Sözleşmesi'ni değiştirmek için uygun zamanı beklemedi. 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.

<sup>37</sup> 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.<sup>38</sup> 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.<sup>39</sup>

Evet, gerçekten II. Dünya Savaşı öncesinde uluslararası toplumun “*Genel Bir Silahsızlanma*” zemini üzerinde son derece ciddi hukuki ve siyasal arayışlar içerisinde olduğu hâkim görüşe rağmen<sup>40</sup>, 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.<sup>41</sup> Ancak, Avrupa ve Akdeniz'de asıl endişe kaynağı teşkil eden

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

<sup>39</sup> **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.*” ŞİMŞİR, age.

<sup>40</sup> Mesut Hakkı CAŞIN, *Uluslararası Güvenlik Stratejileri ve Silahsızlanma*, Ankara, 1995.

<sup>41</sup> 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.<sup>42</sup> Türk Genelkurmayı, ordu ve mevcudunu toplam 22 tünden 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 yoğunlaştırılmıştır<sup>43</sup>. 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.<sup>44</sup> 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.<sup>45</sup>

---

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.

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

<sup>43</sup> Selim DERİNGİL, s. 32.

<sup>44</sup> Zeki KUNERALP, *Üçüncü Telgraf*, s. 39-45.

<sup>45</sup> 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.<sup>46</sup> 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.*"<sup>47</sup> 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.<sup>48</sup> 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.<sup>49</sup> 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.

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

<sup>47</sup> Mümtaz Faik FENİK, *1939 Harbi*, Ankara, 1941, s. 66.

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

<sup>49</sup> 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.<sup>50</sup>

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*”.<sup>51</sup> 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.<sup>52</sup> Türkiye cevap olarak “*egemenlik ve güvenliği*”ni 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.<sup>53</sup> 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.<sup>54</sup>

<sup>50</sup> ERKİN, *Türk Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meseleleri*, s. 63-64.

<sup>51</sup> HOWARD, s. 133-134.

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

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

<sup>54</sup> 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.<sup>55</sup> 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.<sup>56</sup> 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.<sup>57</sup> 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.<sup>58</sup>

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

<sup>56</sup> 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.

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

<sup>58</sup> 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.<sup>59</sup>

Ancak, iki ülke arasındaki diplomatik teatilerin 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 Elmhrst tarafından belirtilmiştir. İngiliz mukabil propaganda servisi yetkilisi Philips, 1942'de, Alman Hava Gücü karşısında;

<sup>59</sup> 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 gerçeğinden<sup>60</sup> hareketle, savaş dışında kalabilmek, dış politikanın önündeki yegâne çare olarak geriye kaldığı aşikâr bir durum arz etmiştir.

### Boğazlar ve Trakya Sınırlarında Askerden Arındırılmış Bölge



FIGURE 16  
WESTERN TURKEY, ACCORDING TO THE TREATY OF LAUSANNE  
Compiled by Col. Lawrence Martin



Not: Yazar tarafından yapılmıştır.

<sup>60</sup> 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.<sup>61</sup> 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.<sup>62</sup> Söz konusu sınırlamalar, deniz trafiğinin gereği olarak, karasularından “*zararsız geçiş*” hakkını düzenlenmesi ve “*yargı yetkisi*” konularında, bayrak devletinin lehine hukuki normların kabulünü gündeme getirmektedir.<sup>63</sup> Kıyı devletinin

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

<sup>62</sup> 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.

<sup>63</sup> 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.<sup>64</sup>



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.<sup>65</sup> 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.

<sup>64</sup> 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.

<sup>65</sup> 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.<sup>66</sup>

### **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.

<sup>66</sup> 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 bulundurmaya 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.<sup>67</sup> 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.<sup>68</sup> 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 kullanılabileceği* 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*,<sup>69</sup> başka devletlerin hava sahası ve karasularından geçiş hakkının izne tabi olması, kanaatimizce, uygulamanın izne tabi olması usulünün makul bir gerekçesi olarak kabulünü gerektirdiği yolundadır.<sup>70</sup>

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

<sup>67</sup> 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.

<sup>68</sup> 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.

<sup>69</sup> *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](http://assets.cambridge.org/97805215/58648/excerpt/9780521558648_excerpt.pdf), (Erişim Tarihi: 18 Nisan 2017).

<sup>70</sup> 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.<sup>71</sup> Bu itibarla, kıyı devletinin karasularında bu tür savaş gemilerinin geçiş hakkı için izin talebinde bulunmalarının kabul edilebilecek gerekçelere sahip bulunduğu söylenebilir.<sup>72</sup> Bu bağlamda, UAD, “Korfu Boğazı” arasında, iki tarafı uluslararası deniz ulaştırmasında kullanılan boğazlarda, *bayrak devletinden izin almaksızın, zararsız geçiş hakkına sahip olduğu* prensibinin,<sup>73</sup> “*teamülse*” hukuka uygun

<sup>71</sup> Kuzey Kore denizaltı olayı

<sup>72</sup> 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.

<sup>73</sup> 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.<sup>74</sup> 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.<sup>75</sup>

---

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.

<sup>74</sup> 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.

<sup>75</sup> 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.

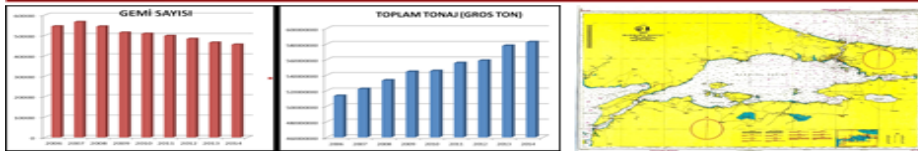
### Değişen Enerji Güvenliği Parametreleri ve Türk Boğazları

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.<sup>76</sup> 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

<sup>76</sup> 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." <sup>77</sup>

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

<sup>77</sup> 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.<sup>78</sup> 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.<sup>79</sup>

### Rusya'nın Kırım'ı İşgali ve Değişen Sınırlar



<sup>78</sup> CAŞIN, *Modern Uluslararası Hukukun Temel Esasları Cilt 1*, s. 860.

<sup>79</sup> 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 suollarından 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.<sup>80</sup>

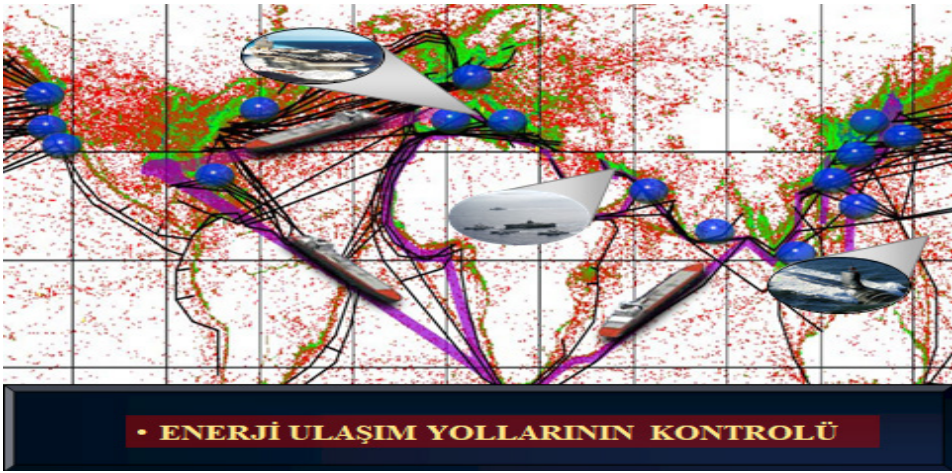


Not: Yazar tarafından yapılmıştır.

<sup>80</sup> 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.<sup>81</sup> 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

<sup>81</sup> 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.<sup>82</sup> 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.

<sup>82</sup> 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.<sup>83</sup> 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.<sup>84</sup>

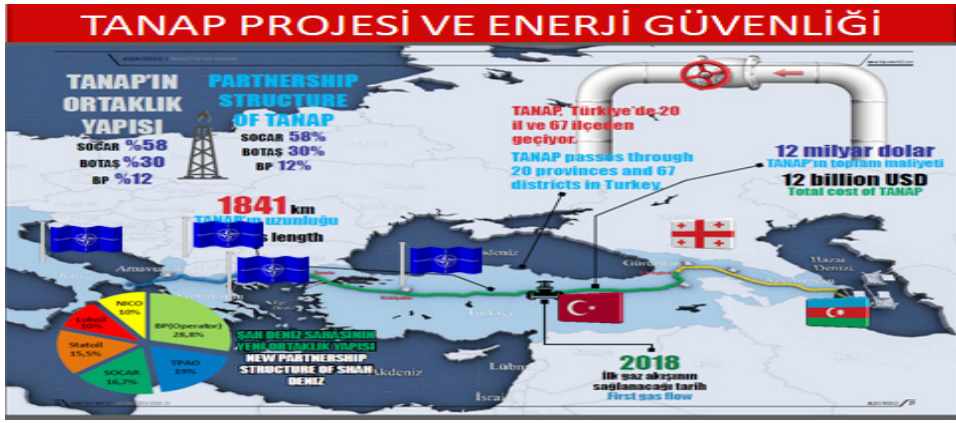


<sup>83</sup> *Türk Boğazları Seyir Güvenliği*, 2 nci Ulusal Denizcilik Şurası 28-30 Eylül 2000, Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, İstanbul, 2000, s. 28-29.

<sup>84</sup> *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.<sup>85</sup>



Bütün bu rakamsal verilerin yanı sıra, 17 Ağustos 1999 Depremi esnasında Marmara'da parçalanarak batan "Volganefi" borda isimli Rus tankerinin sebep olduğu petrol kirlenmesi, hukuken Force Majeure olasılığının da deprem kuşağı olan Marmara'daki risk potansiyelinin ciddiyetini ortaya koymaktadır.<sup>86</sup> 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

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

<sup>86</sup> 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 beklemelelerinin daha da artması kaçınılmazdır.<sup>87</sup>

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 bağlama-sının 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.<sup>88</sup>

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.

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

<sup>88</sup> 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.<sup>89</sup>

### 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-

<sup>89</sup> 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.<sup>90</sup>

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.<sup>91</sup>

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

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

## Rusya'nın Kırım Yarımadası'nda Konuşlandığı Yeni Askeri Kuvvetleri ve Boğazlar'dan Geçiş Esnasında Montreux Sözleşmesi'nin Ruhuna Aykırı Olarak Gerçekleştirdiği Füzelî 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.<sup>92</sup> Montreux Sözleşmesi, Boğazlar'dan geçiş rejimini düzenlemesinde, Türkiye'nin ulusal yetkisinin 29. madde kapsamında, çevre ve geçiş güvenliği konularında çözüm arama yetkisini tanımıştır.<sup>93</sup> 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.<sup>94</sup> 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

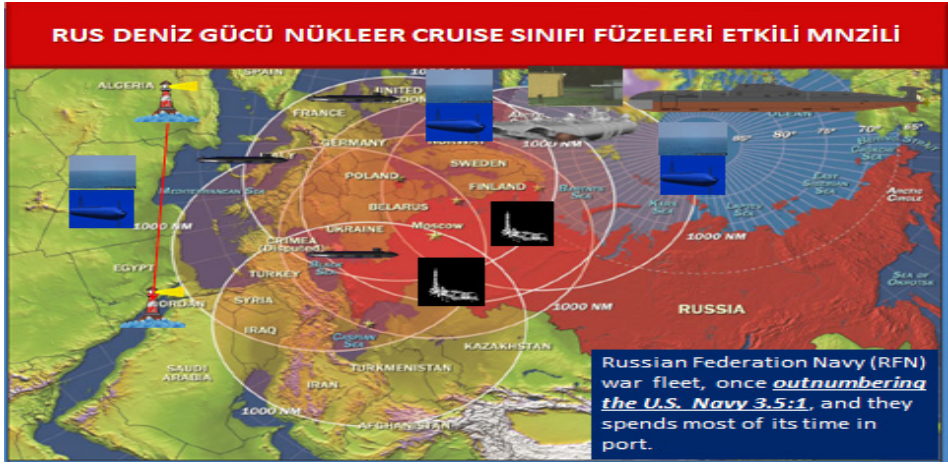
<sup>92</sup> Mesut Hakkı CAŞIN, “*Turkish Straits and Black Sea Countries, Geopolitics In the XXI the Century*”, Ukraine And Turkey Security And Cooperation In the Black Sea Region Conference, Kyiv on April 10-11 2000.

<sup>93</sup> 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.

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

gibi<sup>95</sup>, 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.<sup>96</sup>

### 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

<sup>95</sup> TOLUNER, s. 81.

<sup>96</sup> 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.<sup>97</sup>

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.<sup>98</sup>

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

<sup>98</sup> 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-Süreyi 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

<sup>99</sup> 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.<sup>100</sup> 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.<sup>101</sup> 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

<sup>100</sup> MERAY, s. 145.

<sup>101</sup> 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.<sup>102</sup> 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,

<sup>102</sup> *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.
- Ayn 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](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.