

MONTREUX BOĞAZLAR KONFERANSI TUTANAKLARINDAN TARİHE DÜŞEN NOTLAR VE KANAL İSTANBUL

HISTORICAL NOTES FROM THE MINUTES
OF THE MONTREUX STRAITS CONFERENCE AND
KANAL İSTANBUL

ЗАМЕТКИ ИЗ ПРОТОКОЛА КОНВЕНЦИИ
МОНТРЁ О СТАТУСЕ ПРОЛИВА И КАНАЛ СТАМБУЛ

ORTADOĞU STRATEJİK ARAŞTIRMALAR MERKEZİ
CENTER FOR MIDDLE EASTERN STRATEGIC STUDIES

THE BLACK SEA INTERNATIONAL CENTER FOR RESEARCH AND DIALOGUE



**MONTREUX BOĞAZLAR KONFERANSI
TUTANAKLARINDAN TARIHE
DÜŞEN NOTLAR VE
KANAL İSTANBUL**

**HISTORICAL NOTES FROM THE MINUTES
OF THE MONTREUX STRAITS
CONFERENCE AND
KANAL İSTANBUL**

**ЗАМЕТКИ ИЗ ПРОТОКОЛА КОНВЕНЦИИ МОНТРЁ О
СТАТУСЕ ПРОЛИВА И КАНАЛ СТАМБУЛ**

**ORSAM Rapor No: 155
The Black Sea International Rapor No: 32**

Mayıs 2013

ISBN: 978-605-4615-52-0

Ankara - TÜRKİYE ORSAM © 2012

Bu raporun içeriğinin telif hakları ORSAM'a ait olup, 5846 Sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu uyarınca kaynak gösterilerek kısmen yapılacak makul alıntılar ve yararlanma dışında, hiçbir şekilde önceden izin alınmaksızın kullanılamaz, yeniden yayımlanamaz. Bu raporda yer alan değerlendirmeler yazarına aittir; ORSAM'ın kurumsal görüşünü yansıtmamaktadır.

ORTADOĞU STRATEJİK ARAŞTIRMALAR MERKEZİ

Tarihçe

Türkiye’de eksikliği hissedilmeye başlayan Ortadoğu araştırmaları konusunda kamuoyunun ve dış politika çevrelerinin ihtiyaçlarına yanıt verebilmek amacıyla, 1 Ocak 2009 tarihinde Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi (ORSAM) kurulmuştur. Kısa sürede yapılanan kurum, çalışmalarını Ortadoğu özelinde yoğunlaştırmıştır.

Ortadoğu’ya Bakış

Ortadoğu’nun iç içe geçmiş birçok sorunu barındırdığı bir gerçektir. Ancak, ne Ortadoğu ne de halkları, olumsuzluklarla özdeşleştirilmiş bir imaja mahkum edilmemelidir. Ortadoğu ülkeleri, halklarından aldıkları güçle ve iç dinamiklerini seferber ederek barışçıl bir kalkınma seferberliği başlatacak potansiyele sahiptir. Bölge halklarının bir arada yaşama iradesine, devletlerin egemenlik halklarına, bireylerin temel hak ve hürriyetlerine saygı, gerek ülkeler arasında gerek ulusal ölçekte kalıcı barışın ve huzurun temin edilmesinin ön şartıdır. Ortadoğu’daki sorunların kavranmasında adil ve gerçekçi çözümler üzerinde durulması, uzlaşmacı inisiyatifleri cesaretlendirecektir. Sözkonusu çerçevede, Türkiye, yakın çevresinde bölgesel istikrar ve refahın kök salması için yapıcı katkıları sürdürmelidir. Cepheleşen eksenlere dâhil olmadan, taraflar arasında diyalogun tesisini kolaylaştırmaya devam etmesi, tutarlı ve uzlaştırıcı politikalarıyla sağladığı uluslararası desteği en etkili biçimde değerlendirebilmesi bölge devletlerinin ve halklarının ortak menfaatidir.

Bir Düşünce Kuruluşu Olarak ORSAM’ın Çalışmaları

ORSAM, Ortadoğu algımasına uygun olarak, uluslararası politika konularının daha sağlıklı kavranması ve uygun pozisyonların alınabilmesi amacıyla, kamuoyunu ve karar alma mekanizmalarına aydınlatıcı bilgiler sunar. Farklı hareket seçenekleri içeren fikirler üretir. Etkin çözüm önerileri oluşturabilmek için farklı disiplinlerden gelen, alanında yetkin araştırmacıların ve entelektüellerin nitelikli çalışmalarını teşvik eder. ORSAM; bölgesel gelişmeleri ve trendleri titizlikle irdeleyerek ilgililere ulaştırabilen güçlü bir yayım kapasitesine sahiptir. ORSAM, web sitesiyle, aylık Ortadoğu Analiz ve altı aylık Ortadoğu Etütleri dergileriyle, analizleriyle, raporlarıyla ve kitaplarıyla, ulusal ve uluslararası ölçekte Ortadoğu literatürünün gelişimini desteklemektedir. Bölge ülkelerinden devlet adamlarının, bürokratların, akademisyenlerin, stratejistlerin, gazetecilerin, işadamlarının ve STK temsilcilerinin Türkiye’de konuk edilmesini kolaylaştırarak bilgi ve düşüncelerin gerek Türkiye gerek dünya kamuoyuyla paylaşılmasını sağlamaktadır.

Dr. Jale Nur Ece

Ankara doğumlu olup ilk, orta ve lise tahsilini Ankara'da tamamlamıştır. Orta Doğu Teknik Üniversitesi İstatistik Bölümünden mezun olmuştur. Belçika Hükümeti'nden burslu Antwerp Üniversitesi'nde "Port Management&Harbour Administration (Liman İşletme ve Yönetimi)" master'ı yapmış olup ayrıca, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'nde Yüksek Lisans eğitimini, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü'nde doktorasını tamamlamıştır. Doktora çalışmalarını İstanbul Üniversitesi (İÜ) Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği, İÜ Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü ve İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'nden danışmanlık alarak "Türk Boğazları, deniz emniyeti, deniz kazaları ve çevre güvenliği" konusunda yürütmüştür.

Çeşitli gazete, sektör dergileri, hakemli bilimsel dergi ve bildiri kitaplarında ile denizcilik sitelerinde denizcilik ve liman sektörü, Türk Boğazları, deniz emniyeti ve güvenliği ve özelleştirmeye ilişkin çok sayıda yayınlanmış makaleleri mevcut olup, bunlara ilişkin çeşitli üniversitelerde, denizcilik kuruluşlarında, ulusal ve uluslararası kuruluşlar ile kongrelerde ulusal ve uluslararası konferanslar ve seminerler vermiş, bildiriler sunmuştur. Denizcilik sektörüne ilişkin çeşitli komisyonlarda ve çalışmalarda danışman ve uzman olarak görev almıştır.

Bir kamu kuruluşunda görev yapmakta olup, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü'nde yüksek lisans ve doktora öğrencilerine "Denizyolu Ulaşımı Kazaları ve Güvenlik Sistemleri" dersi vermektedir.

Ece'nin "İstanbul Boğazı: Deniz Kazaları ve Analizi" başlıklı kitabı ve ayrıca ortak yazarlı "Deniz Lojistik ve Taşımacılık Hukuku" başlıklı kitabı vardır. ORSAM Başkanı Hasan Kanbolat ve TRT Belgesel Yönetmeni Girayhan Alpdoğan ile birlikte "Türk Boğazları", başlıklı kitabın da editörlüğünü yapmıştır.

TAKDİM

İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'ndan oluşan Türk Boğazlar Bölgesi, Avrupa ve Asya kıtalarını birbirinden ayıran, Karadeniz'i ve hatta Manş ve Baltık Denizleri ile Hazar Denizini Akdeniz'e ve dünya denizlerine bağlayan uluslararası deniz trafiğine açık bir geçit olup, konumu ve doğal yapısı itibarıyla dünyada bir benzeri daha bulunmayan değerli tarihi, kültürel, hassas çevresel ve ekolojik özellikleri ile ticari, stratejik ve ekonomik değerleri yönünden önemli bir su yoludur. Türk Boğazları aynı zamanda Hazar petrollerinin ve doğal gazının dünya pazarlarına ulaştırılmasında önemli bir enerji koridorudur.

Türk Boğazlarından hem ticari hem harp gemilerinin duraksız geçişi 20 Temmuz 1936 tarihinde imzalanan Montreux (Montrö) Boğazlar Sözleşmesi'nin ön gördüğü şartlar çerçevesinde düzenlenmiştir. Montrö Sözleşmesinin 2.maddesine göre sulh zamanında, ticaret gemileri, bayrak ve yükleri ne olursa olsun, gündüz ve gece hiçbir merasime tabi olmadan "tam serbest" geçiş hakkına sahiptir. Türk Boğazları'ndan geçiş "zararsız" olmaktadır.

Jeostratejik ve jeopolitik öneminin yanı sıra bölgenin kara ve deniz bağlantılarının irtibatını sağlayan konumu, Hazar Havzası ve Orta Asya petrolünün ve doğal gazının dünyaya transfer edildiği stratejik bir "Doğu-Batı Enerji Koridoru" aynı zamanda "Güvenlik Koridoru" olan Karadeniz önümüzdeki dönemlerde uluslar arası politikadaki dengeler üzerinde daha da etkili olacaktır. Montrö Boğazlar Sözleşmesi yürürlüğe girdiği tarihten bu yana geçen 77 yıllık süreçte Türkiye, Karadeniz ve bölge güvenliğini sağlamış, bölge ve dünya barışına önemli katkıları olmuştur. Karadeniz; hem Türkiye'nin, hem kıyıdaş ülkelerin ve hem de bölge ülkelerinin güvenliğini sağlamakta olup, aynı zamanda küresel güvenlik niteliğindedir. Montrö Boğazlar Sözleşmesi ülkemiz, Karadeniz güvenliği, bölge ve dünya barışını sağlaması açısından da oldukça önemli bir sözleşmedir.

Çalışmada; jeopolitik olarak zengin karbon yataklarına sahip, Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin denize çıkması için en uygun yol güzergahı olan ve "Doğu-Batı ve Kuzey-Güney Enerji Koridoru"nun tam merkezinde yer alan Karadeniz'in jeo-politik önemi, Türk Boğazları'nın tarihçesi, Türk Boğazları'nda seyir ve sefer serbestisini düzenleyen yürürlükteki hukuk rejimi olan Montrö Boğazlar Sözleşmesi, Montrö Konferansı Tutanakları, Türk Boğazları'na ilişkin düzenlemeler ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'da Türk Boğazları Tartışmaları incelenmiş ve Kanal İstanbul Montrö Sözleşmesi açısından değerlendirilmiştir.

Türk Boğazları'ndan geçen gemilerin sayısı, tonajı ve tehlikeli yük miktarında artış ve Hazar petrolünün dünya pazarlarına taşınmasındaki artışlar Türk Boğazları'nda seyir, can, mal emniyeti ve çevre güvenliğini tehdit etmektedir. Hazar Bölgesi petrolünün ve doğal gazının Avrupa ve dünya pazarlarına Türk Boğazları üzerinden taşınması Boğazların daha fazla enerji köprüsü haline gelmesine neden olacak ve bu da Türk Boğazları'nın ekonomik ve stratejik önemini daha da artırmakla birlikte Türk Boğazları'nın trafiğini ve dolayısıyla kaza riskini arttıracak ve çevre güvenliğini tehdit edecektir.

Türkiye, Karadeniz ve bölge ülkelerinin güvenliği ile sürdürülebilir güvenli deniz ticareti için Türk Boğazları'na ilişkin yakın tarih analiz edilerek ve Montrö tutanakları detaylı incelenerek Montrö Sözleşmesi'nin devamlılığını korumak ve destekleyici yönde yeni stratejiler geliştirmek gereklidir.

Türk Boğazları'ndaki artan gemi özellikle tanker trafiğini ve gemi beklemelerini azaltmak ve Boğazların çevre emniyetini arttırmak amacıyla Kanal İstanbul Projesi hayata geçirilecektir.

Kanal İstanbul'un geçiş rejimi ve buna ilişkin yapılacak hukuki düzenlemeler Türk Boğazları'ndaki egemenlik haklarını aldığımız Montrö Sözleşmesi ve taraf olduğu uluslararası sözleşmelere halel getirilmeden, uluslar arası hukukun ve uluslararası ilişkilerin doğasına uygun olarak yapılmalı, Montrö Sözleşmesi hükümlerine benzer veya paralel bir düzenleme getirilmelidir.

Doç. Dr. Hasan Ali Karasar
Black Sea International Koordinatör

Hasan Kanbolat
ORSAM Başkanı

İçindekiler

Takdim	4
Giriş	7
1. Karadeniz'in Geo-Politik Önemi	8
2. Türk Boğazları'nın Tarihçesi.....	8
3. Montrö Boğazlar Sözleşmesi	12
4. Montrö Boğazlar Konferansı Tutanakları.....	16
5. Türk Boğazları'na İlişkin Düzenlemeler ve IMO'da Türk Boğazları Tartışmaları	26
6. Kanal İstanbul'un Montrö Sözleşmesi Açısından Değerlendirilmesi	28
Sonuç ve Değerlendirme.....	29

Hazırlayan: Dr. Jale Nur Ece

MONTREUX BOĞAZLAR KONFERANSI TUTANAKLARINDAN TARİHE DÜŞEN NOTLAR VE KANAL İSTANBUL

Özet

İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'ndan oluşan Türk Boğazlar Bölgesi, Avrupa ve Asya kıtalarını birbirinden ayıran, Karadeniz'i ve hatta Manş ve Baltık Denizleri ile Hazar Denizini Akdenize ve dünya denizlerine bağlayan uluslararası deniz trafiğine açık bir geçit olup, konumu ve doğal yapısı itibarıyla dünyada bir benzeri daha bulunmayan çok önemli bir suyoludur. Türk Boğazları coğrafi konumu, bitki-hayvan topluluklarının çeşitliliği nedeniyle hassas çevresel ve ekolojik özellikler ile değerli tarihi ve kültürel özelliklere sahip olup, Hazar petrolünün ve doğal gazının dünya pazarlarına ulaştırılmasında önemli bir enerji koridorudur. Türkiye'nin yüreği Türk Boğazları insanlık tarihi boyunca dünya ülkeleri için önemli bir mücadele unsuru olmuştur.

Türk Boğazları'ndan hem ticari hem harp gemilerinin duraksız geçişi 1936 yılından beri Montrö Sözleşmesi'nin ön gördüğü şartlar çerçevesinde düzenlenmiştir. Türk Boğazları, Montrö Sözleşmesi uyarınca uluslararası seyrişefere açık olup söz konusu sözleşmenin 2.maddesine göre, duraksız geçen gemilerin, gece ve gündüz, bayrakları ve hamuleleri ne olursa olsun "tam serbest" geçiş hakkına sahiptir. Türk Boğazları'ndan geçiş "zararsız" olmaktadır.

Jeopolitik olarak önemli bir bölge konumunda olan ve "Doğu-Batı ve Kuzey-Güney Enerji Koridoru" nun tam merkezinde yer alan Karadeniz'de bir güvenlik krizi çıkması durumunda Karadeniz'e kıyıdaş ülkeleri de olumsuz yönde etkileyecektir. Montrö Boğazlar Sözleşmesi Türkiye'nin olduğu kadar Karadeniz'in de güvenliğini sağlamaktadır.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi yürürlüğe girdiği tarihten bu yana geçen 77 yıllık süreçte ülkemiz, Karadeniz ve bölge güvenliğini sağlamış, bölge ve dünya barışına önemli katkıları olmuştur. Montrö Konferans tutanaklarından görüldüğü üzere, Türk Boğazları'nda egemenliğimiz Büyük Önder Atatürk'ün başarılı bir Balkan Paketi oluşturması ve Atatürk önderliğinde genç Türkiye Cumhuriyeti'nin Tevfik Rüştü Aras Başkanlığında Türk Delegasyonu'nun kararlı, cesur ve dik duruşlu bir dış politikası ile kazanılmıştır. Günümüzde Türk Boğazları siyasal gelişmeler paralelinde daha fazla önem arz etmekte, daha fazla hassasiyet kazanmakta olup, Montrö Sözleşmesi'ni korunması ve buna ilişkin stratejiler geliştirilmesinin zaruri olduğu düşünülmektedir.

Türk Boğazları'ndan geçen gemilerin sayısı, tonajı ve tehlikeli yük miktarında artış ve Hazar petrolünün dünya pazarlarına taşınmasındaki artışlar Türk Boğazları'nda seyir, can, mal emniyeti ve çevre güvenliğini tehdit etmektedir. Türk Boğazları'ndaki artan gemi özellikle tanker trafiğini ve gemi beklemelerini azaltmak ve Boğazları da çevre emniyetini sağlamak amacıyla Kanal İstanbul Projesi hayata geçirilecektir. Kanal İstanbul'un geçiş rejimi ve buna ilişkin yapılacak hukuki düzenlemeler Türk Boğazları'ndaki egemenlik haklarını aldığımız Montrö Sözleşmesi ve taraf olduğu uluslararası sözleşmelere hanel getirmeden, uluslararası hukukun ve uluslararası ilişkilerin doğasına uygun olarak yapılmalı, Montrö Sözleşmesi hükümlerine benzer veya paralel bir düzenleme getirilmelidir.

1. KARADENİZ'İN JEO-POLİTİK ÖNEMİ

Coğrafi olarak yarı kapalı bir deniz olan Karadeniz, Türk Boğazları, Marmara Denizi, Ege Denizi ve Akdeniz üzerinden Atlantik Okyanusu'na bağlanmakta, Boğazlar'la Akdeniz'e, Kerc Boğazı'yla Azak Denizi'ne, Ren-Tuna Kanalı'yla Kuzey Denizi'ne, Main-Tuna Kanalı'yla Baltık Denizi'ne ve Volga-Don Kanalı'yla da Hazar Denizi'ne bağlanmaktadır.

Karadeniz'in jeopolitik olarak önemli bir bölge konumunda olup, en önemli stratejik özelliklerinden biri, zengin karbon yataklarına sahip olma dışında bölgenin kara ve deniz bağlantılarının irtibatını sağlayan konumu özellikle Rusya ve diğer kıyıdaş ülkelerin denize çıkması için en uygun yol güzergahı olması ve "Doğu-Batı ve Kuzey-Güney Enerji Koridoru" nun tam merkezinde yer almasıdır. Hazar Havzası ve Orta Asya petrolerinin ve doğal gazının dünyaya transfer edildiği bir geçiş yolu olan Karadeniz adeta Avrupa Asya arasında bir enerji koridoru niteliği taşımaktadır. Bu nedenle, Türk Boğazları gerek ticari gerek askeri ve gerekse siyasi yönden oldukça önem arz etmektedir.¹

Karadeniz, son gelişmelerle birlikte, doğudan Avrupa'nın, güneyden Rusya'nın, Batıdan Kafkasya ve Orta Asya'nın, kuzeyden de Anadolu'nun içlerine hem politik ve hem de ekonomik müdahale ihtimalinin daha çok konuşulmasına yol veren bir coğrafya haline gelmiştir. Montrö'nün Karadeniz'e sunduğu kısmen kapalı ve sakin yapının, fiilen zorlanacağını ve değiştirilmek isteneceğini beklemek gerekir.²

Jeostratejik ve jeopolitik öneminin yanı sıra Orta Doğu ve Orta Asya'ya ulaşım, gerek tanker taşımacılığı ve gerekse petrol ve gerekse doğal gaz boru hatları açısından stratejik bir "Doğu-Batı Enerji Koridoru" olan Karadeniz,

artık "Karadeniz Güvenlik Koridoru" olarak adlandırılmakta olup, önümüzdeki dönemlerde uluslararası politikadaki dengeler üzerinde daha da etkili olacaktır. Karadeniz'i kontrol etmek beraberinde bu denizin sunduğu bütün avantajları da kontrol etmek ve kontrol eden aktöre, rakipleri karşısında hakim bir üstünlük sağlamasına imkan verir.³

Bugüne kadar Karadeniz'de deniz güvenliği konusunda ciddi bir çatışma olasılığı olmamıştır. Karadeniz'de bir güvenlik krizi çıkması durumunda Karadeniz'e kıyıdaş ülkeleri de olumsuz yönde etkileyecek olup, tehlikeli boyutlara varabilir. Montrö Boğazlar Sözleşmesi Karadeniz'in de güvenliğini sağlamaktadır.

2. TÜRK BOĞAZLARI'NIN TARİHÇESİ

Türk Boğazlarının geçmişten günümüze kadarki sürecinin, özellikle jeostratejik ve politik açıdan değerlendirilmesi, Boğazların geleceğine çok yönlü bir bakış açısı sağlamak bakımından önemlidir. Montrö Sözleşmesi'nin imzalanmasına kadar Türk Boğazları ile ilgili yapılan uluslararası antlaşmalar Türk Egemeliği Dönemi (1453-1809), İkili Antlaşmalarla Düzenleme Dönemi (1809-1841) ve Çok Taraflı Antlaşmalar Dönemi (1841-1923) olarak üç döneme ayrılabilir.^{4,5}

Türk Boğazları, 1453'te İstanbul'un fethiyle tamamen Osmanlı Devleti'nin kontrolü altına girmiş olup, tamamen "Türk gölü" haline gelmiştir. Türk Boğazlarında hangi gemilere seyir hakkı verileceğine Osmanlı Devleti'ni karar vermekteydi. İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın Osmanlı egemenliğine geçmesinden sonra Boğazlar yabancı devletlerin gemilerinin geçişine kapatılmış ve bu kapalılık sürekli bir kural haline getirilmiştir. Osmanlı Devleti'nin güçlü olduğu dönemlerde uygulanan "kapalılık" ilkesi, devletin zayıflamaya başladığı 18. yüzyılın başlarından itibaren delinmiştir.⁶

1535 kapitülasyonlarıyla Fransız bayrağı taşıyan ticaret gemilerine tüm Türk limanlarına girip çıkmak müsaadesi verildi. Bu müsaadeler zaman zaman diğer devletlere de tanındı.

Çarlık Rusyası'nın 1699'ta "Karlofça Antlaşması" ile Osmanlı Devleti ve Çarlık Rusyası arasında devam eden Boğazlar sorununa Avrupa devletleri de müdahale etmiş ve Boğazlar üzerindeki egemenlik, birden fazla devletin olmasına bırakılmıştır.⁷

Osmanlı Devleti ile Çarlık Rusyası arasında 21 Temmuz 1774'te imzalanan "Küçük Kaynarca Antlaşması" ile Çarlık Rusyası Karadeniz'de ticaret gemileri bulundurma, ticaret yapma ve ticaret gemilerini Boğazlardan geçirme hakkını elde etmiştir. 1798 ve 1805 Osmanlı-Rus İttifak Antlaşmaları ile de Boğazlar üçüncü devletlerin savaş gemilerine kapatılırken, Rus savaş gemilerine serbest geçiş hakkı tanınmıştır. Ancak, 1807'de iki ülke arasında çıkan savaş sonucunda bu antlaşma yürürlükten kalkmıştır.

Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında imzalanan 5 Ocak 1809 tarihli "Kale-i Sultaniye Antlaşması" ile padişahın fermanı olmadıkça Boğazların tüm yabancı savaş gemilerinin geçişini yasaklayan kural resmen tanınmıştır.

Osmanlı Devleti ve Çarlık Rusyası arasında 14 Eylül 1829'da imzalanan "Edirne Antlaşması" ile Rus ticaret gemilerine hem Karadeniz'de, hem de Boğazlarda serbest seyir hakkı tekrar tanınmış ve geniş ticari haklar sağlanmıştır. Bu anlaşma ile Boğazlar sadece Rus ticaret gemilerine değil aynı zamanda Osmanlılarla harp halinde bulunmayan devletlerin, Rus limanlarına gidip gelecek ticaret gemilerinde de açık olacaktı. Edirne Antlaşması ile Karadeniz sadece Türk Rus Denizi olmaktan çıkarak milletlerarası bir statü kazanıyordu.⁸

8 Temmuz 1833 tarihinde imzalanan Osmanlı Devleti'nin Boğazlar üzerindeki egemenlik haklarını tek başına kullandığı son antlaşma olan "Hünkar İskelesi Antlaşması" ile Rusya, Boğazlar üzerinde büyük avantaj sağlamıştır. Söz konusu Antlaşma'da Rusya bir saldırıya uğrarsa İngiltere ve Fransa'ya karşı Osmanlı, Boğazları kapatacak hükmü yer almış olup, Karadeniz güvenliği artmıştır. Osmanlı Devleti bu dönemlerde Boğazlar Statüsünün sorumluluğunu Avrupa büyük devletleri ile paylaşma durumuna girmiştir.

Akdeniz'in doğu kapısı olan İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının, devletlerarası ilişkiler ve dengeler açısından hayati önemi haiz olması nedeniyle Mısır isyanı sonunda Osmanlı İmparatorluğu'nun zayıflamasıyla Boğazlar meselesi önemli bir konu olarak ön plana çıktı. Boğazlara uluslararası bir statü ve Osmanlı'nın Boğazlar üzerindeki egemenlik haklarına kısıtlama getiren 13 Temmuz 1841'de Osmanlı İmparatorluğu, Avusturya İmparatorluğu, Fransa Krallığı, Birleşik Krallık, Prusya ve Rusya'nın Londra'da imzaladığı "Londra Boğazlar Sözleşmesi" ile Türk Boğazları için yeni bir dönem başlamıştır. İlk kez Karadeniz ve Türk Boğazları "toplu" veya "çok taraflı" bir anlaşma ile düzenlenmiş ve ikili sözleşmeler devri kapanmıştır.

"Londra Boğazlar Sözleşmesi" ile Osmanlı Devleti'nin yabancı savaş gemilerine barış zamanında geçiş yasağı getirmiştir. Ancak, Osmanlı Devleti, eskiden olduğu gibi dost ülkelerin hizmetinde bulunan hafif savaş gemilerinin Boğazlardan geçişine izin vermektedir. Bu antlaşma ile Osmanlı Devleti'nin Boğazlar üzerindeki hükümlerlik hakları sınırlandırılarak, Boğazların koruyuculuğu beş devlete bırakıldı, Boğazlar ilk defa uluslararası bir statüye bağlandı. Boğazların ticaret gemilerine açık, fakat yabancı savaş gemilerine kapalı olması, devletlerarası bir statüye dönüştü.

“Paris Anlaşması” Osmanlı Devleti, Birleşik Krallık ve Fransa, Piemento, Sardunya (İtalya), Avusturya ve Prusya arasında 30 Mart 1856 tarihinde imzalanmış olup, sözleşmeye Rus donanmasının Boğazlardan geçmesini engellemek için, Osmanlı Devleti de olmak üzere tüm devletlerin askeri gemilerinin geçişini yasaklayan hüküm eklenmiştir. Boğazların kapalılığını öngören 1841 Boğazlar Sözleşmesi esaslarının devamlılığı kabul edilecektir. Karadeniz tarafsız olacak ve askerlikten tecrit edilecektir. Rusya ve Osmanlı Devleti Karadeniz’de savaş gemisi ve tersane bulundurmazacaktır.⁹

13 Mart 1871’de ise Osmanlı Devleti’nin 1841 ve 1856 antlaşmalarıyla egemenlik haklarına konan kısıtlamalardan büyük ölçüde kurtulduğu “Karadeniz Hakkında Londra Boğazlar Sözleşmesi” Osmanlı Devleti, İngiltere, Rusya, Fransa, Almanya, İtalya ve Avusturya tarafından imzalanmıştır. Bu sözleşme ile Karadeniz’in tarafsızlığı kaldırılmış ve Babıâli’nin müttefiklerinin barış zamanında da Sultanın izni ile Boğazlardan savaş gemisi geçirebilecekleri kabul edilmiştir.

Osmanlı Devleti ile İngiltere, Fransa, Avusturya-Macaristan İmparatorluğu, Almanya, İtalya ve Rusya arasında 3 Mart 1878’de imzalanan “Berlin Antlaşması”nda barış zamanında Boğazların önceki antlaşmalara uygun olarak serbest geçişe açık olması ve savaş zamanında Osmanlı Devleti’nin kontrolünde olması kararlaştırılmıştır.¹⁰

Birinci Dünya Savaşı sonunda 30 Ekim 1918’de Osmanlı İmparatorluğu ile İtilaf Devletleri arasında imzalanan Mondros Mütarekesi Boğazların açılmasını öngörmekteydi. Bundan sonra boğazlar başta İngiliz kuvvetleri olmak üzere Müttefik kuvvetlerce işgal edildi. Alman askeri tedbirlerle, boğazlarda seyrüsefer serbestisi kuruldu. Böylece Wilson prensiplerine dayanılarak boğazların ulusla-

rarası garanti altında tüm devletlerin ticaret gemilerine açılması yolunda ilk adım atılmış oldu.

Müttefiklerin İstanbul’u işgal altına alarak Anadolu’nun paylaşılması için kısa sürede aralarında anlaşma sağlayarak 10 Ağustos 1920’de imzalanan “Sevr Antlaşması”nın Boğazlara ilişkin maddelerine (37-61) göre; Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı savaş ve barış zamanında bütün devletlerin ticaret ve savaş gemilerine ve uçaklarına, geçiş serbestisi tanınacaktır. İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizi silahtan arındırılacaktır. Bu bölge abluka edilmeyecek ve bu bölgede, savaş hukukunun muhariplere tanıdığı haklar kullanılmayacaktır. Çanakkale Boğazı’nın Avrupa kıyısı Yunanistan’a verilecekti. Boğazlardan geçiş düzenleme ve bu düzeni uygulama yetkisi de Osmanlı Devleti’nin temsil edilmediği mahalli otoritelerden tamamıyla müstakil olarak, geniş yetkiler kullanan, kendine has bir bayrağa, bütçeye ve teşkilatlara sahip bulunan bir uluslararası komisyona bırakılmıştır.¹¹

Lozan Konferansı’nda Türkiye ile İtilaf Devletleri arasında genel barış görüşmeleri sürerken Lozan Antlaşması’nın 23.maddesi gereğince antlaşmaya ek olarak imzalanan 24 Temmuz 1923 tarihli “Lozan Boğazlar Sözleşmesi”ne kadar Türk Boğazlarından geçiş rejimi 1871 “Londra Sözleşmesi” ile düzenlenmiştir. 1923 Boğazlar Sözleşmesi Türkiye, Birleşik Krallık, Fransa, İtalya, Japonya, Bulgaristan, Yunanistan, Romanya, Yugoslavya (Sırp, Hırvat, Sloven Krallığı), Portekiz, Belçika ve Sovyetler Birliği tarafından imzalandı. Bu sözleşme ile barış ve savaş zamanlarında ticaret ve savaş gemilerinin ve uçakların Boğazlardan geçmesi serbest bırakılmış, Boğazların ticaret gemilerine açık olduğu ilkesi getirilmiştir. “Lozan Boğazlar Sözleşmesi” ile Boğazların her iki yakasının askerden arındırılmasına karar verildi. Boğazlardan geçiş sağlamak amacıyla

la başkanı Türk olan uluslararası bir kurul oluşturuldu ve bu düzenlemelerin Milletler Cemiyeti'nin güvencesi altında sürdürülmesine karar verildi. Böylece Boğazlar bölgesine Türk askerlerinin girişi yasaklandı.^{12, 13}

“Lozan Boğazlar Sözleşmesi”nin temel ilkeri Boğazlar Bölgesi'nin askersizleştirilmesi ve Boğazlar Komisyonu'nun kurulmasıdır. Çünkü Osmanlı Devleti, “Londra Sözleşmesi” ile kendi güvenliği açısından gerektiğinde “dost veya müttefik” güçlerin savaş gemilerine Boğazları açabilecektir. Lozan sözleşmesinin kusurları kısa sürede belirmeye başlamış, serbesti prensibinin devamının Türkiye için tehlikeli bir yüküm olduğu açıkça görülme-ye başlanmış, ayrıca askerlikten tecrit edilen İstanbul ve Boğazlar her türlü savunmadan mahrum ve her türlü tesire açık bırakılmıştı.¹⁴

İkinci Dünya Savaşı başlangıcında Avrupa'da ortaya çıkan siyasi değişiklikler ve konjonktür, Hitlerin iktidara gelmesi ile silahsızlanma konferansının başarısızlığı Almanya'nın yeniden silahlanması, uluslararası gerginliğin artması, daha önce askersizleştirilmiş olan Ren bölgesinin işgali, Mussolini'nin güttüğü siyaset yüzünden Akdeniz'de ortaya çıkan güvensizlik, Japonya'nın Milletler Cemiyetinden çekilmesi, bütün devletler yeniden silahlanmaya başlaması ve İtalya'nın Türk sahilleri çevresindeki 12 ada ile ilgilenmeğe başlaması ile Avrupa'daki siyasi havanın gittikçe bozulduğunu gören Türk Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras, Boğazlar rejiminin değiştirilmesi için girişimlerde bulunulması gerektiği fikrinde olduğunu Başbakan İsmet İnönü'nün onayıyla Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk'e anlatmıştır. Bunun üzerine Atatürk, Tevfik Rüştü Aras'a “Kanaatinizin kat'i olduğunu gördüm. Benim görüşüme göre de Avrupa durumu böyle bir teşebbüs için müsaittir. Git, keyfiyeti hükümete aç ve benimde muvafık olduğumu söyle. Bu işte behemehâl muvafak olacağız” demiştir.¹⁵



Buna istinaden, Türk Hükümeti, uluslararası barış ve güvenliğin korunması yolundaki güçlükleri ileri sürerek değişen dünya şartları doğrultusunda boğazların durumunun yeniden görüşülmesi için Milletler Cemiyetine müracaat ederek Lozan Antlaşması'ndaki Boğazlara ait hükümlerin değiştirilmesini istedi. Türkiye, 11 Nisan 1936'da hazırladığı notayı, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ni imzalamış olan devletlere göndermiştir. Türkiye göndermiş olduğu notada, şartların 1923'te imzalanan Lozan Sözleşmesi'nden çok farklı olduğunu anlatmış, dünyada silahlanmanın hızla artmış olduğunu belirterek, Boğazların askerden arındırılmasının Türkiye için büyük tehlikeler doğurabileceğinin altını çizmiştir.¹⁶

Türkiye Montrö Boğazlar Konferansı'nın toplanabilmesi için ustaca bir diplomasi izlemiş, dünyadaki silahlanma ve işgallerin arttığı bir dönemde isteklerini uluslararası hukuka uygun yoldan dile getirerek, ne kadar barışçıl olduğunu bir kez daha gözler önüne sermiştir. Türkiye'nin bu olumlu davranışı diğer devletler tarafından da sempati ile karşılanmış, Türkiye'ye ilk olumlu cevap İngiltere'den gelmiş, daha sonra Sovyetler Birliği desteklemiş ve Avrupa'da kendine karşı mevcut havadan dolayı uzakta kalmış İtalya dışında, diğer Devletler Türkiye'nin bu çağrısına olumlu yanıt vermişlerdir.¹⁷

Bunun üzerine İsviçre’de Montreux (Mont-rö) şehrinde bir konferans toplandı. Bunun sonucunda Montrö Sözleşmesi, Lozan Antlaşması’nda Boğazlarla ilgili alınan kararın değiştirilmesi için Türkiye Cumhuriyeti’nin 1933’ten itibaren yaptığı girişimler sonucunda 20 Temmuz 1936’da imzalanmıştır. Montrö Sözleşmesi 31 Temmuz 1936’da 3056 sayılı yasa ile TBMM tarafından onaylanmış ve 9 Kasım 1936’da yürürlüğe girmiştir.



Ekim 1944’te Stalin, boğazlar sorununu, Churchill Moskova’daki görüşmeleri esnasında gündeme getirdi. Stalin Montrö Sözleşmesinin revizyonunu Montrö Sözleşmesinin zamanın şartlarına uymadığını söyleyerek 10 Şubat 1945’te Yalta’da gündeme getirdi. Montrö Sözleşmesine göre Türkler sadece harp zamanında değil, bir harp tehlikesi olduğunu değerlendirdiklerinde bile boğazları kapatabiliyorlardı. Stalin, anlaşmanın revize edilmesi gerektiğini söyledi ve üç Dışişleri Bakanının “Amerika, İngiltere ve Rusya” ilk toplantısında bu sorunun görüşülmesini teklif etti. Başkan Roosevelt ve Başbakan Churchill, her ikisi de, Montrö Sözleşmesinin revizyonu sorununun Dışişleri Bakanları Konferansı gündemine alınması gerektiğinde mutabık kaldılar. Üç Dışişleri Bakanı toplantısında boğazlar sorununda bir ilerleme kaydedilemedi.¹⁸

Sovyetler Birliği Dışişleri Bakanı Molotov, Türkiye’nin boğazları tek başına savunamayacağını iddia etti ve Türkiye’nin Türk boğazlarında Sovyet üsleri tesisleri ile Montrö Sözleşmesinin revizyonu hakkında Moskova ile aynı paralele gelmesini kabul etmesini istedi. Türk Büyükelçisi, hükümetten aldığı talimatla, Türkiye’nin hükümlerlik hakları ve toprak bütünlüğü ile uyuşmayacağı gerekçeleri ile bu istekleri reddetti.¹⁹

23 Temmuz’da, Stalin, Montrö’nün kabul edilemeyecek bir durum yarattığını beyan etti. Zira Montrö Türkiye’ye harpte iken ve tehdit edildiği kanaatine varıldığı zaman, boğazları kapatma yetkisi veriyordu. Potsdam’da, Stalin Montrö Sözleşmesinin revizyonu için Başkan Truman ve Başbakan Churchill’in mutabakatlarını aldı. Moskova’nın 1945 ve 1946’da boğazların statüsünün değiştirilmesi için başarısız teşebbüslerinden sonra Montrö Sözleşmesi hükümleri değişmeden kaldı. 1946’dan beri sözleşmeyi imzalayan taraflardan hiçbiri ne sözleşmenin değişmesi için bir teklif yaptı ne de sözleşmenin sona erdiğini ilan etti.²⁰

3. MONTRÖ BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ

Montrö Sözleşmesi, İsviçre’nin Montreux şehrinde 20 Temmuz 1936’da Türkiye, İngiltere, Fransa, Bulgaristan, Romanya, Yugoslavya, Yunanistan, Japonya ve Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği arasında imzalanmıştır. Montrö Boğazlar Sözleşmesi Konferansına katılmamış olan İtalya Boğazlar Sözleşmesi’ne 2 Mayıs 1938’de katılmıştır.

Türkiye Temsilci Heyeti Başkanı Dışişleri Bakanı Tefik Rüştü ARAS, Türk heyetinde yer alan Londra Türkiye Büyükelçisi F.OKYAR, Paris Türkiye Büyükelçisi Suad DAVAZ, Büyükelçi, Dışişleri Bakanlığı Genel Sekreteri Numan MENEMENCİOĞLU, Korgeneral Genel Kurmay İkinci Başkanı Asım GÜNDÜZ, Milletler Cemiyeti Türkiye Sürekli

Temsilcisi, Sivas Milletvekili Necmeddin SADAĞ, Dışişleri Bakanlığı Baş Hukuku Danışmanı Ziya KIZILTAN, İktisat Bakanlığı Deniz Ticaret Müsteşarı Sadullah GÜNEY, Dışişleri Bakanlığı bürokratları Daire Başkanı Müşfik Selami İNEGÖL ve Başkonsolos Refik Amir KOCAMAZ, Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı Sağlık İşleri Genel Müdürü Dr. Asım ARAR, Roma Deniz Ateşesi Fahri KORUTÜRK, Paris Askeri Ateşesi Seyfi KURTBEK, Savaş Filosu Komutanı Fahri ENGİN, Kurmay Albay Rifat MATARACI, Hava Alay Komutanı Kurmay Yarbay Şefik ÇAKMAK, Kurmay Binbaşı Yusuf EGELİ, Hava Binbaşı İhsan ORGUN ile Genel Sekreter Dışişleri Bakanlığı Daire Başkanı Cevat AÇIKALIN ve sekreterler.



Türkiye Temsilci Heyeti Başkanı Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras

Konferansın çalışmaları, Karadeniz’de sahili olan ve olmayan devletler arasında bugüne kadar gelen alışılmış menfaatlerin çatışmasıyla karşılaştı. Sovyetler Birliği daha öncesinde de olduğu gibi sahil sahibi devletlerin kendi gemilerini Boğazlardan geçmesi için tam ser-

besti verilmesini ve sahili olmayan devletlere ait gemilerin geçişinde mümkün olduğunca kısıtlanmasını istiyordu. Diğer yandan başta İngiltere olmak üzere Karadeniz’e kıyısı bulunmayan devletler bu deniz üzerinde mantıklı bir denge kurmaya özen göstererek, Karadeniz’e kıyısı olan devletlerden herhangi biri ile bir sorun çıkması halinde hareket serbestliğini korumaya çalışmakta idiler. Temelde birbirinin karşıtı bu iki görüş arasında kalan Türkiye’nin tezi kendi güvenliği endişesi üzerine bina edilmişti. Yani Türkiye Karadeniz’e sınırı olsun veya olmasın kendi sularından geçecek savaş gemilerinin mümkün olduğu ölçüde sınırlandırılması taraftarı idi.^{21,22}

Türk Boğazlarından hem ticari hem harp gemilerinin duraksız geçişi 1936 yılından beri Montrö Sözleşmesi’nin ön gördüğü şartlar çerçevesinde düzenlenmiştir. Montrö Sözleşmesi 29 madde, dört ek ve bir protokolden oluşmaktadır. Montrö Sözleşmesi hem ticari hem harp gemilerinin geçişini düzenleyen imzalandığı tarihten bu yana önemini ve geçerliliğini koruyan az sayıdaki çok taraflı sözleşmelerden biridir.²³

Türk Boğazlarında ticaret gemilerine tanıyan geçiş serbestisinin temel ölçüsü Montrö Sözleşmesi’nin 1. ve 2.maddelerine göre seyir ve sefer (navigasyon) serbestisidir. Sözleşmenin 2.maddesinde geçiş sırasında sıhhi muayene, kılavuzluk ve fener gibi hizmetler mecburi tutulmuştur. Ayrıca, bu maddede Kılavuzluk ve römorkaj ihtiyarı kalır.” hükmü yer almaktadır.²⁴

Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin Birinci Kısımında ticaret gemilerinin (Madde 2-7), İkinci Kısımında ise savaş gemilerinin geçişine ilişkin düzenlemeler (Madde 8-22) yer almakta olup, başlıca düzenlemeler aşağıda verilmektedir:

- Kendi toprakları ve Boğazlar üzerinde Türkiye'nin egemenliğini tamamen ortadan kaldıran Lozan Antlaşması ile kurulmuş olan "Uluslararası Boğazlar Komisyonu" ve "askerden arındırılmış bölge" kaldırılmıştır. Komisyonun bütün yetkileri Türkiye'ye bırakıldı.
- Boğazlar kayıtsız şartsız Türkiye Cumhuriyeti'ne bırakılacak, tahkimat yapmak hakkı tanınacaktır.
- Lozan Antlaşması ile askersiz duruma getirilen Boğazların her iki kıyısında Türkiye'nin asker bulundurabilmesi kabul edildi.
- Barış zamanlarında ticaret gemilerinin gündüz ve gece, bayrak ve yük ne olursa olsun, Boğazlardan serbestçe geçebilmeleri kabul edildi (Madde 2). Savaş gemilerinin geçişlerine ise sınırlamalar getirildi. Kılavuzluk ve yedekçilik (römorkörcülük) isteğe bağlı kalmaktadır.
- Savaş zamanında, Türkiye savaşırsa, Türkiye ile savaşta olan bir ülkeye bağlı olmayan ticaret gemileri, düşmana hiçbir biçimde yardım etmemek koşuluyla, Boğazlar'da geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğünden yararlanacaklardır (Madde 5).
- Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayması durumunda, 2.madde hükümlerinin uygulanması yine de sürdürülecektir; ancak, gemilerin Boğazlar'a gündüz girmeleri ve geçişin, her seferinde, Türk makamlarınca gösterilen yoldan yapılması gerekecektir (Madde 6).
- Denizaltı gemilerinin gündüz ve su üstünden tek başlarına geçmeleri zorunluluğu olup, Boğazlardan denizaltı geçişine sadece Karadeniz sahil devletlerine sınırlı haklar tanınmıştır (Madde 12).
- Savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçmesi için, Türk Hükümetine diplomasi yoluyla bir ön bildirimde bulunulması gerekecektir. Bu ön-bildirimde olağan süresi sekiz gün olacaktır; ancak, Karadeniz kıyıdaşı olmayan Devletler için bu sürenin on beş güne çıkartılması istenmeğe değer sayılmaktadır (Madde 13).
- Boğazlar'da transit geçişte bulunabilecek bütün yabancı deniz kuvvetlerinin en yüksek (tavan) toplam tonajı 15.000 tonu aşmayacaktır (Madde 14).
- Boğazlar'da transit olarak bulunan savaş gemileri taşımakta olabilecekleri uçakları hiçbir durumda, kullanamayacaklardır (Madde 15).
- Karadeniz kıyıdaşı olmayan Devletlerin barış zamanında bu denizde bulundurabilecekleri toplam tonaj sınırlandırılmıştır. Karadeniz'e kıyıdaşı olmayan devletlerin barış zamanında bu denizde bulundurabilecekleri toplam tonajı Sözleşme'de belirtilen şartlar dışında 30.000 tonu aşmayacaktır. Herhangi bir anda, Karadeniz'in en güçlü donanmasının (filosunun) tonajı Sözleşmenin imzalanması tarihinde bu denizde en güçlü olan donanmanın (filonun) tonajını en az 10.000 ton aşarsa, 30.000 tonluk toplam tonaj aynı ölçüde ve en çok 45.000 tona varıncaya değin arttırılacaktır. Karadeniz'e kıyıdaş olmayan Devletlerden herhangi birinin bu denizde bulundurabileceği tonaj, yukarıda öngörülen toplam tonajların üçte ikisiyle sınırlandırılmış olacaktır. Karadeniz'de bulunmalarının amacı ne olursa olsun, kıyıdaş olmayan Devletlerin savaş gemileri bu denizde yirmi-bir günden çok kalamayacaklardır (Madde 18).

- Savaş zamanında, Türkiye savaşa değilse, savaş gemileri 10.maddeden 18.maddeye kadar olan maddelerde belirtilen koşullarla Boğazlar'da tam bir geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğünden yararlanacaklardır. Bununla birlikte, savaşa herhangi bir Devletin savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçmesi yasak olacaktır (Madde 19).

Montrö Sözleşmesi ile ticaret gemileri için aşağıda belirtilen temel hak ve yükümlülükler öngörülmüştür.²⁵

- Montrö Sözleşmesi'nin 2.maddesi uyarınca, duraksız geçen gemilerin, gece ve gündüz, bayrakları ve hamuleleri ne olursa olsa "tam serbest" geçiş hakkına sahip olması,
- Gemilerin bu serbestliğe karşılık fener, tahlisiye ve patente ücreti (sağlık resmi) ödeme zorunluluğu.
- Bildirimleri yerine getirme yükümlülüğü (Türk Boğazlar Tüzüğü, Madde 6; IMO Resolution A.851).

Montrö Sözleşmesi, geçiş nedeniyle ortaya çıkabilecek tüm hukuki durumları düzenlemektedir. Montrö Sözleşmesi, Türkiye'nin Boğazlar Bölgesindeki egemenlik haklarını yalnızca geçiş ve ulaştırma konusunda sınırlandırmaktadır. Günümüzde bu serbesti, çevre, sağlık ve can güvenliği unsurları ile bütünleşik olarak zararsız geçiş hakkı (zararsız geçiş) şeklindedir.

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin "Zararsız Geçiş" başlıklı 17.maddesine göre; bütün devletlerin gemileri, karasularından zararsız geçiş hakkından yararlanma hakkına sahiptir. Söz konusu Sözleşme'nin 19.maddesine göre "Geçiş, sahildevletinin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar vermedikçe zararsızdır". Buna

göre; "Zararsız Geçiş", kıyı devletinin güvenliğini, huzurunu, iyi yerleşik düzenini ihlal etmeyen geçiştir. Bir geminin geçiş sırasında maruz kalacağı yahut sebebiyet vereceği herhangi bir deniz kazası çevre, sağlık ve can güvenliği açısından bir tehdit oluşturduğunda geçiş "zararlı" hale dönüşür.²⁶

Zararsız geçişe getirilen bu kısıtlamaların dünyada veya sadece Türk Boğazlarında uygulanması, Montrö Sözleşmesinde geçiş rejiminin kendine münhasır veya sui generis olduğunu göstermektedir.

Montrö Sözleşme'sindeki hükümlere ters düşmemek, genel uluslararası ilkelere bağlı kalmak ve Boğazlardan geçiş hakkının özüne dokunmamak şartıyla; deniz kirlenmesinin önlenmesi, deniz trafiğinin serbestlik ilkesine zarar vermeden düzenlenmesi gibi Sözleşmede düzenlenmeyen konularda, Türkiye'nin zabıta ve yargı yetkisi ile geçişin zararsız olmasını isteme ve geçiş düzenleme yetkileri saklıdır.²⁷

"Zararsız geçiş", geçen gemiye bir takım haklar tanımakta; bazı yükümlülükler yüklemektedir; buna karşılık olarak da, kıyı devletine bazı yükümlülükler yüklemekte ve bazı haklar tanımaktadır. Transit geçiş durumunda, geçen geminin hakları zararsız geçiş oranla genişlemekte ve yükümlülükleri daralmakta olup kıyı devletinin transit geçen gemiye karşı hak ve yükümlülüklerinin –zararsız geçiş oranla– daha dar olmasıdır."²⁸ Türkiye 1982 BMDH'ne taraf değilse de Türk Boğazlarını Montrö Sözleşmesi sayesinde 1982 BMDHS'nin öngördüğü transit geçiş rejiminin dışında tutabilmiştir.²⁹

Montrö Sözleşmesi'nin 21.maddesine göre Türkiye kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayarsa Türk Boğazlarından savaş gemilerinin geçişini dilediği şekilde düzenleyebilir. Söz konusu Sözleşmenin 20.maddesine göre Türkiye savaş durumun-

da savaşıyan taraf ise savaşı gemilerinin geçişı konusunda Türk Hükümeti tümüyle dilediği gibi davranabilir, Boğazları harp gemilerine kapatabilir veya Montrö hükümlerinde öngörölmüş olan Karadeniz'e kıyıdaşı olmayan ölkelere getirilen tonaj sınırını tamamen kaldırabilir.

Montrö Sözlüşmesinin Türkiye'ye bu hakları sadece "savaşı durumunda iken" değil "pek yakın bir savaşı tehdidi" altında olması durumunda da tanınması gibi bir düzenleme, uluslararası hukukta bir istisna olarak yalnızca Türk Boğazları için "Montrö Sözlüşmesi" ile yapılmıştır.

Montrö Sözlüşmesi sayesinde Türkiye, 1982 Deniz Hukuku Sözlüşmesi'ne tabii olan diğer boğaz kıyıdaşı ölkelere nazaran çok daha geniş haklara sahiptir. Böylece Türkiye Montrö Sözlüşmesi'nin sağladığı bu haklara dayanarak 1994'te ve daha sonra 1998'de "Türk Boğazları Tüzüğü"nü uluslararası alanda kabul ettirebilmiştir.

Uluslararası teamöl hukukunun savaşı gemilere tanıdığı zararsız geçişı haklarından çok farklı olarak, 1936 Montrö Sözlüşmesi yabancı bayraklı gemilerin hem Türk Boğazlarından geçişlerine hem de Karadeniz'de bulunmalarına Boğazlar'da transit geçişte bulunabilecek bütün yabancı deniz kuvvetlerinin en yüksek (tavan) toplam tonajı 15.000 tonu aşmayacaktır gibi önemli kısıtlamalar getirmiştir.

Ayrıca, Montrö Sözlüşmesi uçak geçişlerini de düzenlemiştir. Sivil uçakların Akdeniz ile Karadeniz arasında geçişini sağlamak amacıyla, Türk Hükümeti, Boğazlar'ın yasak bölgeleri dışında, bu geçişe ayrılmış hava yollarını gösterecektir (madde 23).³⁰

Montrö Sözlüşmesi yürürlüğe girdiği tarihten itibaren her 5 yıllık dönemin sona ermesinde, Bağıtlı Yüksek Taraflardan her biri, Sözlüşmenin bir ya da birkaç hükmünün de-

điştirilmesini önerme girişiminde bulunabilecektir. Söz konusu Sözlüşmede Bağıtlı Yüksek Taraflardan biri nedeniyle Sözlüşmenin feshi durumda 28.maddeye göre Sözlüşmenin 1.maddesine sözü geçen geçişı ve gidiş-geliş (ulaşıım) özgürlüğü (liberté de passage et de navigation) ilkesinin sonsuz bir süresi olacaktır. Montrö Sözlüşmesine göre Türk Boğazları uluslararası seyrüsefere kapatılamaz.³¹

Montrö Sözlüşmesi ile Türkiye, Mustafa Kemal Atatürk'ün oluşturduğu Balkan Paktı ve oldukça başarılı bir diplomasi ile büyük bir zafer kazandı. Türkiye Cumhuriyeti'nin Boğazlar üzerindeki egemenlik haklarını sınırlayıcı hükümler kaldırıldı. Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de ve uluslararası platformdaki önemini arttırdı.

Büyük Önder Atatürk Türkiye Büyük Millet Meclisinin V. Dönem 2. Yasama Yılıını Açış Konuşmalarında Montrö Boğazlar Sözlüşmesine değinmiş ve şöyle demiştir:³²

"Türkiye'nin hakkını kabul etmekle iyi dostluk ve anlayış gösteren Montrö antlaşmasını imzalayanların aynı zamanda kritik bir görünüm taşıyan uluslararası bu önemli dönemde, dengenin sağlanması için herkesin çabasını gerektiren genel barış konusuna da önemli katkıları oldu.

Tarihte birçok kez tartışma ve tutku nedeni olan Boğazlar, artık tam anlamı ile Türk egemenliği altında, yalnız ticaret ve dostluk ilişkilerinin ulaşım yolu haline girmiştir. Bundan böyle savaşı herhangi bir devletin savaşı gemilerinin Boğazlardan geçmesi yasaktır."

4. MONTRÖ BOĞAZLAR KONGRESİ TUTANAKLARI

Türk Hükümeti'nin Montrö Kongresinde üzerinde en kararlılıkla durduğu nokta "Uluslararası Boğazlar Komisyonu'nun kaldırılması olmuştur. Türk Temsilci Heyetinin Başkanı

Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras Konferansın 9 Temmuz 1936 tarihli oturumunda bu konuyu şöyle dile getirmiştir:

“... Türk egemenliği ülkenin zaten kendiliğinden sahip olduğu egemenliktir; Türkiye bunu büyük bir kıskançlıkla korumaktadır; kaldı ki bu egemenlik dokunulmazlıktır da. Uluslararası komisyonu ortadan kaldırma önerimiz tam bir kesinliktir...”

Konferansta, Türk Hükümetinin önermiş olduğu sözleşme tasarısı madde madde görüşülmüş, Türk tasarısında Boğazlar komisyonu hakkında hiçbir hüküm, Türkiye'nin konuya verdiği önem gereği yer almamıştır.³³

Montrö Konferansı Tutanakları, Belgelerinin Sunuş Bölümünde Türkiye Cumhuriyeti'nin 6. Cumhurbaşkanı Fahri Korutürk'ün ifadelerinden bazıları aşağıda yer almaktadır.³⁴

“Türk Boğazları tarihte olduğu gibi bugün ve yarın da dünya siyaset ve ticaret arenasında önemli bir jeo-politik stratejiye sahip olacak ve yerini koruyacaktır. Osmanlı İmparatorluğu'nun kuvvetli bir deniz gücüne sahip olduğu devirlerde dünya siyaset sahnesinde Boğazlar meselesi hatta bir Orta-Doğu meselesi görülmemiştir. I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı İmparatorluğu Boğazları canı ve kanı ile savunmuş, Karadeniz-Akdeniz bağlantısı bu savunma ile I. Dünya savaşının kaderinde en büyük etkiyi yapmıştır. II. Dünya Savaşı'nda ise Cumhuriyet Türkiye'si, Montrö Sözleşmesini sadakatle korumak suretiyle silahlı çarpışmaları bu bölgeden uzak tutabilmiş ve savaşanlara, sonuna kadar Boğazlara sahip olmanın değerini hissettirmiştir. Bu itibarla, bundan sonrada her iki cihan savaşının ve bu bölge coğrafyası ile siyasi gelişmelerin dikkatle mütalaa edilmesinde, dünya barışı için büyük yararlar olduğu kanısındayım.”

“Türkiye Cumhuriyeti, Dünya barışını korumak açısından kendisine düşen bu sorumluluğu,

elbette kendi gücü yanında bugün geçerli olan Montrö Uluslararası Sözleşmenin hükümlerini dikkatle takip ve denetlemekle yürütecektir.”

“Montrö Sözleşmesinin anlaşmazlık anında, maddeleri arasında dolaşarak bir sonuca varılmasını ümit etmek yanlıştır veya hiç değilse yeterli değildir. Sözleşmede görülen maddeler pek çok değişik önerilerin ve bu önerilerin arkasında yatan pek farklı siyasi ve askeri düşüncelerin bağdaştırılması ile meydana gelmişlerdir ve ancak konferans tutanakları okundukça ve belgelerden sezilecek art niyetlere hakim olundukça bu maddelerin ruhuna ulaşmak mümkündür. ”

Çalışmada, Montrö Tutanakları detaylı olarak incelenmiş olup, Montrö Genel Oturum Tutanaklarından Temsilci Heyetleri Başkanlarının ve temsilcilerinin dikkat çekici söylevlerinden bazıları aşağıda verilmektedir:

Tevfik Rüştü ARAS, Dışişleri Bakanı (Türkiye):

“Türkiye Boğazlar'ın askersizleştirilmesini, bugünkü koşullardan tümüyle değişik koşullar altında kabul etmişti. Lozan Sözleşmesinin 18.maddesiyle belirgin kılınmış olan ortaklaşa güvence, gerekçe Boğazlar rejiminin tüm yapısının dayandığı destektir; oysa bu desteğin kendisinden bekleneni veremeyeceği, bugün açıkça ortaya çıkmıştır”

“Bu güvencelerle koşullandırılmış -kaldı ki eksik biçimde koşullandırılmış- askersizleştirme, artık sürdürülemez; çünkü böyle bir durum, her Devletin kendi ülkesini savunmada sahip olduğu en temel hakkına aykırı düşer.”

“Uluslararası topluluk, henüz erişilmemiş olsa da, herkese özlemi çekilen ülkü uğrun-

da, başkalarının güvenliğine saygı gösteren üyelerine dayanmak zorundadır; ancak, bu üyelerin özel durumları, her zaman bu destekleme gereklerini sağlamayı elverişli olmayabilir. Ortak güvenliğe her Devlet, en az ölçüde de olsa, güçleriyle katkıda bulunmalıdır.”

“Türkiye’nin yaralanmaya en açık noktası Boğazları’dır. Bunu korumak onun hakkıdır; nasıl ki herkesinde ödevi ortaklaşa güvenlik alanında ancak bu hakka saygı göstererek, üstelik bu hakkı destekleyerek onun işbirliğini beklemektedir.”

“Baylar, biz size ticaret gemiciliğinin tam özgürlüğünü göz önünde tutan ve Türkiye’nin iç denizi olan Marmara’nın ve özel durumu ile Karadeniz’in genel ve özel güvenlik gereksinimleriyle koşullandırılmış, savaş gemilerine geçiş özgürlüğü sağlayan bir düzenleme önermekteyiz. “

“Bu yeni sözleşme için, sizden anlayışlı olmanızı istiyoruz. Tasarımımızı kabul etmekle, neredeyse iki yüzyıldır hep savaş ve bunun sonuçları açısından göz önünde tutulan Boğazlar’a uygar halklar arasında bir işbirliği ve bir barış köprüsü yapacaksınız. Uygur halklar, kuşkusuz size bu yüzden gönül borcu duyacaklardır.”

“.. Bu güvenlik, bir uçtan bir uca, başka bir deyimle Karadeniz Boğazı’nın girişinden Çanakkale Boğazı’nın çıkışına kadar ve vice versa, Boğazlar arasındaki güvenlidir. Bu güvenliği sağlamak için de, Türk donanmasının kendi gücünü göz önünde tutarak, Boğazlardan girecek savaş gemilerinin tonajında bir sınırlama istemekteyiz. Türkiye, uluslararası ulaşım konularında her türlü kolaylıkları sağlamak istegindedir; ancak buna karşılık da geçişin – bu terimin tam anlamıyla- zararsız olması için hükümler konulmasını öteki hükümetlerin kabul etmesini beklemektedir. Bu konuda bir anlaşmaya varabileceğimizi sanıyorum.”

N. MENEMENCİOĞLU, Büyükelçi, Dışişleri Bakanlığı Genel Sekreteri (Türkiye):

“Ticaret gemilerine Boğazlar’dan transit geçiş sırasında yapılması zorunlu hizmetler ilişkin olarak, Lozan Sözleşmesindeki metinden daha uygun bir metin kabul ettik. Lozan Sözleşmesinin koymuş olduğu ayrıcalıklı ortaklarca (imtiyazlı şirketlerce) yapılan hizmetlerde, Devletçe yapılan hizmetler arasındaki ayırımın sürüp gitmemesine önem verdik.” Sağlık hizmetleri, kılavuzluk hizmetleri ve fenerler hizmetleri gibi zorunlu hizmetleri eşitlik düzeyine getirmeye özel bir önem verdik.”

“Savaş gemilerinin Karadeniz’e çıkmak bakımından geçiş özgürlüğü Lozan Sözleşmesinde de koşula bağlanmıştır. Ancak, Türk tasarısının görmezlikten gelemeyeceği temel nitelikte bir öge daha vardır. Marmara içdenizinde kapsamak üzere, Boğazlar Bölgesinin güvenliği söz konusudur. Bu bölgede, yabancı savaş gemilerinin geçişi, Türkiye’nin ve donanmasının güvenliğine hiçbir durumda bir tehdit oluşturmamalıdır. Bu yüzden, Boğazlar’a girerek kuvvetlerin sınırına ilişkin bir ilk düzenleme yapılmıştır.

Bunun gibi ikinci önemli nokta, Karadeniz’in özel konumu ile kıyıdaşların güvenliğine ilişkindir. Tek bir girişi olan bu denize, bu bölgede herkesin isteğine uygun düşen, gürültüsüz patirtisiz bir yaşam kurmuş olan kıyıdaşların savunulmayan kıyılarını ve çok küçük tutulmuş donanmalarını tehlikeye sokabilecek güçte yabancı savaş gemilerinin girişine, zarar görmeden, izin verilemez. Böyle olunca, bu denize girebilecek kıyıdaş-olmayan Devletlerin toplam kuvvetleri için ikinci bir kuvvet sınırlaması öngörülmüştür.”

“Konferansın başından beri, kanımızca varlık nedenini yitirmiş bulunan Boğazlar Komisyonunun ortadan kaldırılması için direndik.

Başlıca Birleşik Krallık temsilci heyetinin, bu Komisyonun ortadan kaldırılması konusunda birtakım kaygıları vardı. Bu temsilci heyetiyle temasa geçtik ve Boğazlar Komisyonuna düşen görevleri kendi üzerimize almakla sonuçlanan bir çözüm yolunda görüş birliğine vardık.”

**N. TITULESCO, Dışişleri Bakanı
(Romanya):**

“Türkiye’nin Sayın Dışişleri Bakanı, söylevinde şunları demekte haklıydı: “Türkiye’nin yaralanmaya en açık noktası Boğazlar’dadır. Bunu korumak onun hakkıdır; öteki devletlerin ödevi de, bu hakkı desteklemektir.”

“Ben Boğazlar’ın Türkiye’nin yüreği bile olduğunu söyleyeceğim. Şu var ki Boğazlar aynı zamanda Romanya’nın ciğerleridir. Bir bölge coğrafi konumuyla, bir ulusun yüreği ve başka bir ulusun da ciğerleri olduğu zaman, en basit bilgelik, bu iki ulusa birleşmeyi ve bir bütün oluşturmayı zorunlu kılar. Balkan Paktı ile bu iki ülke yazgılarını Yunanistan’la, Yugoslavya’nın da yazgılarını birbirine bağlamışlardır.”

“Kim olursa olsun hiç kimseye zarar vermeden, Türk hükümetinin kullandığı yöntem, başgütlanmalara olan inanca güç kazandırmıştır; bu konuda, Türkiye, ancak bizim gönül borcumuzu hak etmektedir. Türkiye’nin bu davranışı bir ödül de gerektirmektedir.”

**C. CONTZESCO, Tamyetkili Ortaelçi,
Tuna, Avrupa ve Uluslararası
Komisyonlarda Temsilci (Romanya):**

“18.maddede öngörülen (Karadeniz’de bulunmalarının amacı ne olursa olsun, kıyıdaş olmayan Devletlerin savaş gemileri bu denizde yirmi-bir günden çok kalamayacaklardır) bu önlem uygulanırsa **Türkiye’nin tarafsız olduğu bir sırada, yirmi bir günlük bir ziyaret için, Karadeniz’de bulunana**

bir donanmanın, Türkiye kendisini tehdit altında gördüğü bir anda hala orada ise yazgısının ne olacağını ya da; aynı koşullar altında Akdeniz’de olup da Karadeniz’e dönemeyen bir donanmanın yazgısının ne olacağını sormak istiyorum.”

**Türkiye Cumhuriyeti Temsilcisi T.R.
ARAS’ın cevabı:**

“.. **Bir Devlet kendisini tehdit altında görünce, bir takım önlemler alır ve gemilerin geçişi bir takım koşullara bağlanır. Bu koşullara uyabilecek bütün gemilerin geçebileceği, bizi bombalamak için gelenin de geçiş yasağı ile karşılaşacağı bellidir. Bu bir hukuk sorunu değil, bir uygulama sorunu. Türkiye bütün bu gemilerin geçişini sağlamak için her türlü önlemleri alacaktır; yeter ki savaş tehdidi buna olanak tanımaz.”**

Lord STANHOPE, Bayındırlık İşleri Birinci Komiseri (Birleşik Krallık):

“B. Aras, Boğazlar Sözleşmesinin 1923 Temmuzunda imzalanmasından bu yana, dünya durumundaki değişikliğe de değindi. O dönemde genel bir silahsızlanma özleminde bulunduğumuz ve Milletler Cemiyeti’nin savaşların önlenmesi konusunda gerçekte yapabileceğinden daha büyük bir ölçüde yetkilerini kullanabileceğine inandığımız kuşku götürmez. Son olayla, Milletler Cemiyeti üyelerinin ortaklaşa eyleminin ancak yavaş işlediği ve ulusların, hiç olmasa başlangıçta, kendilerine özgü savunma araçlarına güvenmeleri gerektiğini göstermiştir. Böyle olunca, bu koşullar altında, **Türkiye’nin, koşulların bugünkünden başka olduğu bir dönemde hazırlanmış bir sözleşmenin hükümlerini değiştirmek istemesi doğaldır.”**

Böyle olunca, hepimiz, Türkiye’ye biz imzadamları, 1923 Sözleşmesi hükümlerinde yapı-

*diğını görmek istedikleri değişiklikleri görü-
mek üzere çağırarak, bir başka sanırım daha
iyi bir yol seçmiş olduğu için özellikle gönül
borcu duymaktayız.”*

*“Her biri birçok ulusun topraklarını ya-
layan, iki denizi birleştiren uluslararası
bir deniz ulaşım yolunun söz konusu ol-
duğunu unutmamalıyız. Hiçbir biçimde
Türkiye’nin egemenliğini kullanmasına
karşımaksızın, bu uluslararası yoldan ge-
milerin geçişine ilişkin olarak yayınlan-
abilecek yönetmeliğin uygulanmasına göz
kulak olacak, uluslararası bir organın bu-
lunmaması ilkesinden vazgeçilmemesini
telkin etmek isterim. Bu yüzden, bu sorunu,
sözleşme tasarısının tartışılmasına ayrıntı-
lı olarak girdiğimiz zaman, yeniden or-
taya atmak hakkımı saklı tutuyorum.”*

*“... Sonuç olarak istediğim, sözleşmenin
kesin olarak on beş yıl için yürürlüğe kon-
ması, ondan sonra da imzacılardan biri –
bu, Türkiye’nin olabileceği gibi doğaldır ki
başka bir Devlet de olabilir– buna son ver-
me isteğini iki yıl öncesinden bildirmediği
sürece, sınırsız olarak, belki de sonsuzluğa
dek sürüp gitmesidir.”*

**Lord STANHOPE (Birleşik Krallık)’ın
cevabı:**

*“Uluslararası ticaretin yararları sözlerini
okuyoruz; oysa kanımca, “uluslararası deniz
ve hava ulaşımının” demek daha iyi olurdu.”*

Tevfik Rüştü ARAS’ın cevabı:

*Hava ticaretine gelince, bu konuda çekinceler
öne süreceğim. Üzülerek söylemek gere-
kir ki, uçaklar ticari amacından başka ama-
çlar için kullanılmaktadır. Bu ileride tartışabi-
leceğimiz bir ilke sorunu olmaktadır”*

N. TITULESCO (Romanya)’nın cevabı:

*“Uluslararası ticaret deyimi bana da biraz
sınırlı görünüyor. ...Tasarı “Türkiye’nin gü-
venliğinden söz etmektedir. Hepimiz, bunun,
izlenecek amaçlardan biri olduğunu biliyoruz
ve kendi hesabımıza, bunu dostça düşünüyö-
ruz da, ancak, başka Devletlerin çıkarları da
vardır”*

Tevfik Rüştü ARAS’ın cevabı:

*“Uluslararası ticaret deyiminin bütün ge-
reksinimlerini karşıladığını sanıyorum; yeter
ki bu gereksinimler ticaret alanında kalsın.
.... Sonuç olarak, ... bir yanda genişletilmiş
”uluslararası ticaret” deyimini, öte yandan
“Türkiye’nin güvenliği ve genel güvenlik”
deyimini kabul edebiliriz.*

**W. RENDEL, Birleşik Krallık Büyükelçilik
Müsteşarı, Dışişleri Bakanlığı, Doğu İşleri
Bürosu Başkanı (İngiltere):**

*“...Lord Stanhope’ın (Karadeniz’e girişleri)
yalnızca nezaket ziyaretleriyle kısıtlama-
nın hiç de haklı görülmeceği konusun-
da görüşünü bildiren sözlerini konferansa
anımsatırım. Lord Stanhope, Majesteleri
Hükümetinin her zaman açık ve uluslara-
rası bir deniz saydığı Karadeniz’de yabancı
bir donanmanın ziyaretini tam anlamıyla
haklı gösterecek nedenler sayılabilecek pek
çok yasal ve barışçıl askeri denizcilik işle-
rinden söz etmişti. Örnek olarak, belirli bir
ülkeye bağlı kaçak bir geminin kovalanması
gibi bir işlemi göstermişti.....Ortaya başka du-
rumlarda çıkabilir; dünyanın çeşitli yerlerinde
yapılabilmesi önem taşıyan, kıyıdaş Devletler
için hiçbir sakınca doğurmayan, çeşitli deniz
manevraları da vardır. Ziyarette bulunabil-
mesini gerektirecek akla yatkın pek çok amaç
vardır; Majesteleri Hükümeti, Karadeniz’e ya-
pılacak bütün ziyaretlere uygulanan toplu bir
tanımlama düşüncesini benimsediğini açıkça
belirtmiştir.”*

Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği temsilcisi M. LITVINOFF'un cevabı:

"Bu görüşmeyi, Birleşik Krallık temsilcisinin ortaya attığı, Karadeniz'in uluslararası niteliği, açık deniz oluşu konusunun tartışılmasına vesile yapmak istemiyorum; Hükümetim bu görüşü kabul etmemektedir. İngiliz Amirallik Dairesinin arşivlerinden ne biçim olaylar çıkarılırsa çıkarılsın, Lozan Sözleşmesinden bu yana, Karadeniz'de bir yardım gerektirecek tek bir olay gösterilemez..... Geleceğe ilişkin şimdiden hiçbir şey söyleyemeyiz. Karadeniz'e yapılacak ziyaretlerin amaçları arasında bu insancıl da amaçların bulunmasına karşı çıkmamaktayım; ancak bunun 15.000 tonluk bir artışa yol açmasını kabul edemem. Bunu kabul etmek, kimi durumlarda, Karadeniz'de kendi deniz kuvvetlerimizden daha üstün kuvvetlerle karşılaşabileceğimiz demek olur."

Romanya Temsilcisi V. PELLA'nın cevabı (La Haye'de Olağanüstü Temsilci ve Tamyetkili Ortaelçi):

"Birleşik Krallık temsilcisinin yaptığı açıklamalardan sonra, insancıl amaçların tanımlanmasında direnmiyorum; oysa bu terime birtakım açıklıklar getirilebilirdi.Eldeki metne göre, Karadeniz'e insancıl amaçlarla girecek bir donanma, burada aylarca, yıllarca bile kalabilir."

Paul BONCOUR, Senatör, Fransa'nın Milletler Cemiyetinde Sürekli Temsilcisi (Fransa):

"Türkiye'nin güvenliği, elbette Türkiye'nin bu düşüncüyü üstün kılma çabasında bulunması onun hakkıdır. B. Aras'ın ülkenin çıkarlarını incelikten ayrılmayan nasıl bir direngenlikle savunduğunu yeterince bildiğimiz için, görüşünü öylesine bir güçle ortaya koyacağını da düşünebiliyorum."

"Şu var ki öteki ülkelerin güvenliğini de göz önünde tutmak gerekir; bu ülkeleri de aşarak, burada ulaşım yollarının özgürlüğü ile Boğazlar'dan geçiş özgürlüğü görünümünü alan, barışın genel yararı da söz konusudur."

"... Avrupa ile Asya arasında, öte yandan da, Akdeniz ile Karadeniz arasında geçiş olanağının açıkça belirtilmesine büyük önem vermekteyiz. Bizim bu kaygımızı iyice değerlendirmek için, deniz ulaşımı ile hava ulaşımı arasında, tam bir benzerlik tanıdığı olan, Lozan Sözleşmesine başvurmak gerekecektir. ... hava ulaşımının deniz ulaşımı ile bir tutulması gibi, Lozan Antlaşmasının yerleşmiş kurallarına Türkiye'nin de, bu sözleşme ile kendi belirtilmiş yerlerinin (istihkamlarının) uçuşlara karşı korunmasını istediği ve bizim de istediğimiz bir sırada, hava ulaşımı özgürlüğüne olanak tanımak için, bize ya kuzeyden güneye, ya batıdan doğuya uygulanabilir bir geçiş bölgesi göstermesi de gerekir."

Türkiye Cumhuriyeti Temsilcisi T.R. ARAS'ın cevabı:

"Tartışma konumuz, Boğazlar bölgesidir. Şimdiye kadar, Türkiye, bu bölge dışında hiçbir yükümlülük üstlenmemiştir. İlk günden beri, askeri bölgeler üzerindeki uçuşlarla, enlemesine ve boylamasına ulaşım özgürlüğünü bağdaştıracağımızı belirttik. Bu Avrupa ile Asya arasında uçuşa olanak vermek için kolaylıklar sağlayacağımız anlamına gelmez; çünkü bu Konferansta hiçbir biçimde söz konusu olmayacak, topraklarımız bulunmaktadır."

"Bu nedenle, gerek durumumuza anlayış göstermekle, gerekse bizim görüşlerimize yanaşmakla bize gösterdikleri yakınlık duyguları için, Fransız ve İngiliz temsilci heyetlerine teşekkür etmekle birlikte, ken-

dilerinden, bu Konferanstaki görüşmeleri Boğazlar bölgesinden başka bir konuya taşımamalarını dileyeceğim ... bir kez daha söyleyeyim, üzerinde hiçbir bağlantıya girmek istemediğimiz Türk toprakları vardır”

Romanya Temsilcisi C. CONTZESCO'nun cevabı:

“..... Yasak bölgeler konusunda, Türkiye, her türlü hakka sahiptir ve bunların sınırlarını belirtmesi, bunlara saygı gösterilmesi için yeterlidir.”

Fransız Temsilci BONCOUR'un görüşü:

“Türk Temsilci Heyetince yapılan açıklamaların bana doyurucu geldiğini söylemek istiyordum.; bana öyle geliyor ki bir anlayışa varılmıştır ve bunun sonucu olarak ortada yalnız bir kaleme alış sorunu kalmıştır. ... Özet olarak bu ilkelerden biri, Türkiye'nin askeri güvenlik nedeniyle Boğazlar Bölgesi'nde uçakların uçuşları yasaklanacak bölgeler kurma yetkisine sahip olduğudur; ikincisi de, bunun karşılığında, uluslararası ulaşım için Boğazlar Bölgesi üstünde uçuşması gereken uçakların, Türk Hükümetince saptanacak yolları izleyebilecekleri ve Türk Hükümeti'nin, bu geçişin olağan koşullar altında yapılması için gerekli bütün kolaylıkları sağlayacağı üstleneceğidir.”

Maxime LITVINOFF, Dışişleri Halk Komiseri (Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği):

“Romanya ile Türkiye Dışişleri Bakanları, Boğazlar'a ilişkin olarak en yaşamsal organları kendilerine ayırdıklarına göre; ben de aynı benzetmeden yararlanarak, **Boğazlar'ın bizim için yalnız ülkemizi dış dünyaya bağlayan değil, aynı zamanda ülkenin çeşitli parçalarını da birbirlerine bağlayan bir can damarı niteliğinde olduğunu** söyleyeceğim.

Bana öyle görünüyor ki, Lozan Sözleşmesinin gözden geçirilmesi sorunu, barışçıl niyetlerle dolu olarak bu konferansa katılan herkesin iyi niyetiyle, Karadeniz'deki Devletlerden hepsinin çıkarlarını korumakla birlikte, Türkiye'nin haklı istemlerini karşılayarak çözülebilir. Aynı zamanda, Karadeniz Bölgesinde barış sağlanmış ve güç kazanmış olacaktır; bu da evrensel barışın sağlanmasında katkıda bulunacaktır.”

“Boğazların kapalılığı, yalnız Türkiye'nin değil, bütün Karadeniz Devletlerinin güvenliği bakımından çok büyük bir önemdedir.”

“..... Karadeniz'le coğrafya bakımından aynı durumda olan bir başka deniz bulunması gerçeği görmemezlikten gelinemez. Akdeniz kapalı bir deniz değildir.; bu denize iki ucundan girebilirsiniz; başka denizler içinde bu böyledir. Ancak Karadeniz' girmek istiyorsanız belli bir amaçla girmek istemektesiniz” Bu amaç, ziyarette olabilir, güç durumda kalmış bir devletin yardımına, Milletler Cemiyetinin bir kararının uygulamasını sağlamakta olabilir. Ben, yabancı gemilerin Karadeniz'e girebilmeleri için, başka bir yasal amaç düşünmekte güçlük çekmemekteyim.”

N. SATO, Paris'de Olağanüstü ve Tamyetkili Büyükelçi (Japonya):

Japonya Hükümeti, Türk Hükümetini, Boğazlar Sözleşmesinin gözden geçirilmesini istemesine götüren nedenleri çok iyi anlamaktadır; bu yüzden Japonya Hükümeti, bu Konferansta temsil edilmesi için Türk Hükümeti'nden gelen istemi gecikmeden kabul etmiştir.”

1923 Sözleşmesine taraf olan, ayrıca, bu Sözleşmenin 18.maddesi uyarınca, askersizleştirilmiş bölgenin güvencesi Devletlerden biri olan Japonya, bu hükümlerden birtakımının

gözden geçirilmesi kendisi de çok iyi anlamaktadır; çünkü uluslararası koşullar değişmiştir ve Japonya, söz konusu senedin yapılmasından sonra, Milliyetler Cemiyeti üyeliğinden ayrılmıştır.”

“Boğazlar’dan geçişler için üç ya da on beş gün önce kendisine haber verilecek Türk Hükümeti’nin, bu filoların kuruluşu konusunda sözleşmenin imzacılarına bilgi verilmesi, Konferansa ilginç ve yararlı görülmez mi?”

**Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
Temsilcisi LITVINOFF’ın cevabı:**

“Ben de tıpkı Japonya temsilcisi gibi, çeşitli ülkelerin çeşitli denizlerindeki gemilerinin dolaşımının bilinmesinde yarar olabileceğini görüşümdedir. Anlayamadığım, Pasifik’de ve öteki okyanuslarda ne olup bittiği konusunda hiçbir bilgi alınmazken, Karadeniz’deki gemilerin dolaşım konusunda niçin özel bilgi niçin özel bilgi sahibi olunması gerektiğidir. Devletlerin, Karadeniz deniz kuvvetlerinin dolaşımına ilişkin bilgi edinirken, bunun yanında dünyanın başka yerlerinde olanlardan habersiz kalmalarını anlayamıyorum.”

**N. POLITIS Yunanistan’ının Paris’de
Olağanüstü Temsilcisi ve Tamyetkili
Ortaelçi, Dışişleri Eski Bakanı
(Yunanistan):**

“Türkiye koşullardaki değişikliğin, on üç yıl önce Boğazlar için kurulmuş rejimin değiştirilmesini zorunlu kıldığını haklı olarak düşünmüştür. Uluslararası hukuka uygun davranmaya saygılı olan Türkiye, zorunlu duruma gelmiş küçük düzenlemelerin, ilgili bütün Devletlerin anlaşmasıyla yapılmasına özen göstermiştir.

**Dr. Ivan SOUBBOTITCH, Milletler
Cemiyeti’nde Yugoslavya Sürekli
Temsilcisi (Yugoslavya):**

“Yugoslavya Krallık Hükümeti, Türkiye’nin çağrısına karşılık vererek, Boğazların yeni bir statüsünün hazırlanması için öteki Devletlerin çabalarına katılmaya hazırdır. Bir yandan, haklı güvenlik isteklerinin, öteki yandan da, stratejik gereksinimlerinin, bütün ilgililerin isteklerini karşılayacak mutlu bir bağdaşım içinde adaletli biçimde değerlendirileceği ve birleştirileceğini umuyoruz.”

**Dr. Nicolas P. NICOLAEV, Tamyetkili
Ortaelçi, Dışişleri ve Mezhepler Bakanlığı
Genel Sekreteri (Bulgaristan):**

“Türk Hükümeti’nin notası bize ne demektir? Bu nota, Lozan Sözleşmesinin yapıldığı dönemdeki koşullardan tümüyle değişik bugünkü koşulları belirlemektedir. Onüç yıl önce, herkeste, büyük Devletlerin, silahların adım adım sınırlandırılmasına doğru yol aldıkları izlenimi vardı. Bu Devletler, ... imzalanmış 1919 Barış Anlaşmaları uyarınca da buna uymak zorundaydılar. Gerçekte, neler olupbitti? Antlaşmaların öngördüğü silahların sınırlandırılması gerçekleşemedi. Tam tersine ve silahsızlanma doğrultusunda harcanan bütün o çabalar ne olursa olsun, bugün baş döndürücü bir silahlanma yarışının tanıklarıyız.

Lozan Sözleşmesinin kimi hükümleri, bugünkü koşullar altında, uygulanamaz olmuştur. Türk Hükümeti, bu hükümlerin, barışı tehlikeye sokmaksızın, sürdürülemeyeceği kanısındadır. Bu yüzden sözleşmenin gözden geçirilmesi gerektiğini düşünmektedir.

Lozan Antlaşması ile kurulmuş olan Boğazlar Komisyonu’nun kaldırılmasına ilişkin Montrö Konferansı’nda görüşülen 21.madde, Montrö Sözleşmesinde ise 24.madde’ye ilişkin Mont-

rö Konferansı görüşmeleri aşağıda yer almaktadır:

24.madde: “Boğazlar rejimine ilişkin 24 Temmuz 1923 tarihli Sözleşme gereğince kurulmuş olan Uluslararası Komisyonun yetkileri Türk Hükümetine aktarılmıştır.”

Birleşik Krallık temsilcisi Lord STANLEY’in cevabı:

“Kuşku yoktur ki, Türk temsilci heyeti, -özel bir konuşmada kendilerine daha önce söylediğim gibi- bu maddeyi koymakla, Türkiye’nin egemenliğini ve yetkisini (otoritesini) zedelediği aklımızdan geçirmediğini anlayacaktır..... Türk Hükümetinin ulusal yetkilerine ve yetkisine (otoritesine) dokunmak söz konusu değildir. Bununla birlikte, bu maddenin tasarı metninde kalmasında, şu iki nedenle direnmekteyiz: Birincisi, bu çeşit bir uluslararası komisyonun ortadan kalkmasının, başka komisyonlar açısından -hem yalnız Avrupa’da değil -üzücü sonuçlar yaratabileceğidir. Şimdilik ikinci neden yalnız yönetimle ilişkilidir”. Komisyonun tek görevi, ilgili hükümetlere ve olanağı çıktıkça, Türk Hükümetine yardımcı olmaktadır.” Bu komisyon, yıllardan beri, hiçbir sürtüşmeye meydan vermeksizin çalışmaktadır; tersine önemli hizmetleri olmuştur.”

Birleşik Krallık Temsilcisi Lord STANLEY’in söyleviden Lozan Antlaşması ile kurulmuş olan Boğazlar Komisyonu’nun kaldırılmasının istenmediği izlenimine varılmakla birlikte söylevlerinde belirtildiği üzere Türk hükümetinin ulusal yetkilerine dokunmanın söz konusu olmadığı da vurgulanmıştır.

Fransa temsilcisi BONCOUR’un cevabı:

“Lord Stanley’in sunduğu görüşlere, tıpkı aynı nedenlerle ve aynı nedenlerle ve aynı çekin-

celerle, katılmaktayım. Onun gibi ben de, be hükümlerde ya da niyetlerimizde, Türk Hükümetinin egemenliğini zedeleyecek hiçbir şey olmadığına inanmaktayım.

Türkiye Cumhuriyeti Temsilcisi T.R. ARAS’ın cevabı:

“En başta, görüp bildikleri nedeniyle, uluslararası komisyonlara ilişkin kesin düşünceleri olan Romen temsilci heyetine içtenlikle teşekkür etmek isterim. Türk egemenliğine dokunmak istemediklerini gösteren Fransa ve Birleşik Krallık temsilci heyetlerine de teşekkür ederim. Ancak, bu egemenlik ülkemin zaten kendiliğinden tüm sahip olduğu bir egemenliktir; Türkiye bunu büyük bir kıskançlıkla korumaktadır; kaldı ki bu egemenlik dokunulmazdır.”

Halka açık 17. Oturumda Konferans Başkan Yardımcısı Yunanistan Temsilcisi N. POLITIS’in söylevi:

“Benim gözümden, yıllardan beri ülkeye sarsılmaz dostluk bağlarıyla bulunan Türkiye’den daha çok böyle bir yardımı hak etmiş ülke bulunamazdı. Bu başarıdan sonra, Türkiye, buradan dünya gözünde moral açısından daha da yücelmiş olarak, uluslararası haklılığın sancaktarı, uluslararası barışın düzenlenmesinin savunucusu olarak çıkmaktadır. Türkiye’yi dünyanın gözünden yücelten her şey, dostları için de bir kazançtır.”

Halka açık 18. oturumda Montrö Sözleşmesinin imzalanmasından sonra Temsilci Heyetleri Başkanlarının Konuşmalarından bazıları:

Türkiye Temsilcisi T.R. ARAS:

“Montreux Senedi, savaş sonrası politika-

çıkan anlaşma, umudunu yitirmiş birçok yüreğe cesaret vermiş, dünya üzerinde yeni bir umut parlatmış, barış davasına yeni bir dayanak sağlamış ve böylece bir düzenleme çerçevesini aşarak, uluslararası anlaşma alanında, halklar önünde açılacak bir yükselme çağına izlerini bırakmıştır.

Bu yolda bize yardımcı olduğunuz için sizlere teşekkür ederim. Alınan sonuç, bütün halklarla barış ve yaklaşma politikamızı tam anlamıyla doyurmaktadır; bu sonuç, sizlerden her birinizin isteklerini de karşıladığı içindir ki, en büyük önemi taşıyan siyasal bir anlam kazanmaktadır. Biz, Boğazlar'dan geçişi –sizlerle, ama herkes için- düzenlemiş bulunmaktayız.”

Sosyalist Cumhuriyetler Birliği Temsilcisi LITVINOFF:

“Bu Konferansın sonuçları uluslararası yaşamın, dalmış bulunduğu kısır görüşme ve tartışmalar çıkmasından yakında kesinlikle kurtularak, gerçek uluslararası işbirliği okyanusuna dalacağı ve sonunda, girişinde “Bütün halklar için genel barış ve güvenlik” sözlerinin yazılı olduğu limana varacağı umudunu bizlere vermektedir.” Ülkem Türk dürüstlüğüne sınırsız bir inanç göstermekte, XVI. Yüzyılda, ölüme döşğinde “Günün birinde düşmanlarınızdan biriyle uyuşmanız gerekirse, Türkleri seçiniz en dürüst onlardır” sözünü söyleyen zamanın hükümdarı Prens Büyük Etienne'nin vasiyetini yerine getirmekten başka bir şey yapmamış olmaktadır. Türkiye bugün düşmanımız değil, dürüstlüğüne en çok güvendiğimiz sağlam bir dostumuz olduğuna göre, onunla anlaşmak daha da kolaydır.”

Japonya Temsilcisi B. SATO:

“B. Aras, Türk ulusunun kurduğu düşe uygun olan amacı, bu yüksek nitelik-

leriyle değerli yardımcısı Büyükelçi Menemencioğlu'nun da işbirliğiyle gerçekleşmiştir. Türk temsilci heyetinin sayın üyeleri, yalnız diplomasininin barışçı silahlarını kullanarak başarıya ulaştığı bu işten, haklı olarak gurur duyabilirsiniz.

Bu Belgenin bir nüshası da Montreux'dan Uzak Doğuya doğru yola çıkacaktır; dileirim ki; Asya'nın Uzak Batısında barışın korunmasını sağlamak için yapılmış olan bu belge, yararlı etkilerini dünyanın bu bölgesinden en uzaktaki ülkelere kadar duyursun!”

Fransa Temsilcisi BONCOUR:

“Bunu kime borçluyuz?”

Sizlere, haklı isteklerinizi elde etmek için yasa yolunu seçmiş olan Türk halkının değerli temsilcilerine! Yüzyıllardan beri ve özellikle XIX. yüzyılda Avrupa'yı derinden sarsmış olan tarihsel anlaşmazlıkların ötesinde gerekli formülleri bulup çıkartmak için çaba harcayan, buradaki herkese! Bunu Büyük Britanya İmparatorluğu'nun, günün koşullarını çok iyi anlamış olan ve büyük ülkelerin geleneksel tutumlarını yitirmeyi göze almak olmasa bile, bunları günün koşullarına uydurmayı kabul eden, temsilcilerine borçluyuz. Ancak, unutmamak gerekir ki, bunu, bütün bu dava uğrunda ölenlere de borçlu bulunmaktayız. Sevgili meslektaşlarım, barış adamları, barış için çalışan diplomatlar olarak,, harcadığımız çabaların, ancak bütün bu şehitlerin, bütün vatanların verdiği şehitlerin, bugün bir mezar kardeşliği şeklinde uyuyan şehitlerin özverisi ile olanak içine girdiğini anımsamanın uygun düşeceği doğru değil midir?.”

Yugoslavya Temsilcisi B. SOUBBOTITCH:

“Kurduğumuz ve bu konferansta doğan yeni rejimin, hiç kimseyi dışında bırakmaksızın, herkese yararlı bir rejim olacağı

umudundayız; buna tam bir güven duymaktayız.... Boğazlara yeniden sahip olan Türkiye'ye karşı yüksek güven."

Bulgaristan Temsilcisi Dr. Nicolas P.

NICOLAEV:

"... Sözleşmemiz barış yönünde önemli bir aşama oluşturmaktadır. Sözleşmemiz dünyaya çok önemli işaretler vermektedir."

Yunanistan Temsilcisi Konferans Başkan Yardımcısı N. POLITIS:

"Uzaklarda dünyanın en güzel manzaralarından birine uzanan Çanakkale Boğazı deniz yolunu görür gibi oluyorum; en dipte İstanbul'la bu konumu Barış Tanrıçası'nın seçtiği yer olarak düşünüyorum. İlkçağlarda ona adanmış tapınaklar vardı; bu tapınakların kapıları, kötü insanların zorbalığa başvurmayı akıllarından geçirebildiği sürece, kapalı kalmaktaydı. Çanakkale Boğazı'nın Türkiye'nin mutluluğu, dünyanın gönenci, insanlığın ilerlemesi için açık duran büyük bir mutluluk ve barış kentinin giriş kapısı olmasını dilerim. Baylar, dostumuz Türkiye'nin ve daha özel olarak, sevgili meslektaşımız Ekselans Rüştü ARAS'ın en içten isteğini yerine getirmiş olacağız. Türkiye barışsever bir ülkedir. Türkiye hem kendisi ve hem de başkaları için, böyle kalmak istemektedir. Yüreğimin derinliğinden bu dilediğim, Türkiye'nin bu dileğinin gerçekleşmesidir."

5. TÜRK BOĞAZLARI'NA İLİŞKİN DÜZENLEMELER VE IMO'DA TÜRK BOĞAZLARI TARTIŞMALARI

İstanbul Boğazı'ndaki seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak ve deniz trafik düzenlemesini sağlamak amacıyla 1934-1982 yıllarında "Sol Seyir Düzeni", "1979 Independenta kazasından sonra 1982'den günümüze kadar

"Sağ Seyir Düzeni" ve Tüzüğü uygulanmaya başladığı 1994 yılından günümüze kadar Sağ Seyir Rejimi içinde "Trafik Ayırım Şeritleri" tesis edilmiştir.^{35,36}

Türkiye Türk Boğazları'nda can, mal, seyir emniyeti ile çevre emniyetinin sağlanması amacıyla Boğazlarımızdaki kaza nedenlerini ortadan kaldırmak ve bu bölgede deniz trafiğinin düzenlenmesini gerçekleştirmek için 1994 yılında bir Boğazlar Tüzüğü hazırlanmıştır. Türk Boğazları'nda seyir yapacak tüm gemileri kapsayan söz konusu Tüzük 01.07.1994 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, Türk Boğazları ile yaklaşmalarında, Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin (COLREG 72) 10'uncu Kuralına göre düzenlenen ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından kabul edilen "Trafik Ayırım Şeritleri" tesis edilmiş ve gemiler "Trafik Ayırım Şemaları"nı izlemekle yükümlü kılınmış, her iki boğazda deniz trafik kontrol istasyonları kurulmuştur. Söz konusu Tüzük'te 1998 yılında birtakım değişiklikler yapılarak "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü" olarak uygulamaya yeniden konulmuştur.^{37,38}

Türkiye, bu kural ve tavsiyelere dayanarak, Türk Boğazlarında trafiği 'tankerler ve büyük gemilerin geçişi esnasında' karşı yönden kapatmaya başladı. Trafik kapatılmaya başlanınca beklemeler olmaya başladı. Bu durum diğer ülkeler tarafından IMO'nun gündemine taşındı.³⁹

Türk Boğazları Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nün gündemine defalarca gelmiştir. 1994 yılında Türk Boğazları Tüzüğünde boyu 150 metreden büyük olan gemilerin geçişini emniyetli hale getirmek için söz konusu gemilerin geçişine bazı sınırlamalar getirilmiştir. Rusya bu sınırlamaların Montrö Sözleşmesine aykırı olduğunu ileri sürerek, Tüzüğü IMO'da tartışılmasını istedi. Rusya'nın ısrarı ile Boğazlar Tüzüğü ve Türkiye'nin mevcut

gemi trafik hizmetinin ne durumda olduğu IMO'da tartışıldı. Rusya bu toplantıda Türkiye'nin gemi trafik hizmeti veren mevcut sisteminin bir uluslararası komisyon tarafından ziyaret edilmesi ve komisyonun bir rapor hazırlamasını teklif etti. Ancak, bu teklif Genel Kurulda reddedildi. Türkiye bu toplantıda yeni bir gemi trafik hizmeti verecek sistem üzerinde çalıştığını, bunun tesisi için yakın zamanda ihale'ye çıkacağını ve Mayıs 1998'de yapılacak IMO alt komitesi olan Deniz Güvenlik Komitesi (MSC) toplantısında komiteye bilgi vereceğini beyan etti. Boğazların gemi trafik kontrol hizmetleri için yapılan çalışmalar 1991 yılında başlamıştır.⁴⁰

Rusya 2003 yılında yapılacak IMO MSC 77 toplantıda görüşülmek üzere bir kağıt sunarak Türkiye'yi IMO'ya şikayet etmiş ve Türkiye'nin Boğazlar'da uygulamaya soktuğu yeni önlemlerin ve pratik uygulamaların ayrıntılı bir listesini vererek, "Türk Hükümeti'nin uyarılarak, Türkiye'nin Boğazlardaki trafiği daha iyi yönetmesinin istenmesi, teknolojideki gelişmelerin bütün avantajlarından yararlanılmasının sağlanması ve Türkiye'nin Boğazlarda yeni talimatlar yürürlüğe sokmaktan kaçınması konusunda dikkatinin çekilmesini" istemişti.⁴¹

Rusya, boğazlarda gemi beklemelerinin arttığını belirtmiştir. Türkiye, sunduğu bildiri- de, Türk Boğazlarındaki gecikme ve bekle- melerin başlıca nedeninin trafik hacminde özellikle de tehlikeli madde taşımacılığında hızlı artıştan kaynaklandığını vurgulayarak; "Söz konusu edilen bekleme yapan gemilerin oluşturduğu riski geçiş sırasında oluşabilecek risklerle mukayese etmek mümkün değildir" dedi. Türkiye, ayrıca, Gemi Trafik Hizmetleri Sisteminin (GTHS-VTS) 1 Temmuz 2002 tarihinde operasyonel test sürecine başlayacağını, Ekim 2003'te de tüm fonksiyonlarıyla devreye gireceğini bildirdi. Ukrayna ve İtalya ise kurulmakta olan VTS sistemi tamamlan- dığında durumda iyileşme beklediklerini ifa-

de ettiler. Rusya'nın iddialarına cevaben ise Türkiye; Türk Boğazları ile ilgili sunulmuş bu- lanan Rusya kâğıdının önemli yanlışlar içer- diğini anlattı.⁴²

Türkiye, VTS uygulamaları ile Türk Boğazla- rında seyir, çevre; can ve mal güvenliği konu- sunda ne gibi ilerlemeler kaydedildiğini belir- terek geçiş yapan gemi sayısının ise güvenlik- ten ödün verilmeksizin iyi yönetimle arttığını anlatan bilgi kâğıdını sundu. Türkiye ayrıca 1936 Montrö Sözleşmesine tam anlamıyla bağlı olduğunu vurgulayarak; Boğazlardaki deniz güvenliği; emniyeti; deniz çevresinin ve insan hayatının korunmasına da aynı önemi verdiklerini belirtti. Türkiye; ayrıca özelli- le İstanbul Boğazı'nın 12 milyonluk insanlık mirası bir kentin kalbinden geçtiğinin unu- tulmaması gerektiğinin altını çizdi. Türkiye; Boğazlardan geçen gemilerin riskleri en aza indirmek açısından IMO Kararı ile de tavsiye edilmiş bulunan kılavuzluk hizmetlerinden yararlanmalarının önemini de vurguladı. So- nuç olarak; IMO'da Rusya'nın kâğıdında yer alan talepleri kabul görmedi.⁴³

Türk Heyeti, çok yoğun ve başarılı bir dip- lomasi trafiğiyle söz konusu toplantı sonuç raporunda, IMO'nun Türk Boğazlarında ya- pılan VTS kurulması çalışmalarından dolayı Türkiye'yi takdir ettiği, Türkiye'nin VTS sis- teminin kurulmasından sonra deneyimlerin ışığında sistemi gözden geçireceği ve gerekli bilgileri vereceği yönündeki niyetinin de not edildiği ifadesi yer aldı.⁴⁴

Amerika Birleşik Devletleri (ABD); konuyla ilgili bütün tarafların konuya sağduyulu yak- laşmalarından duyduğu memnuniyeti dile getirerek; Türkiye'nin daha önce Uluslarara- sı Denizcilik Örgütü'ne vermiş olduğu bilgi verme sözünü tutuyor olmasından dolayı De- niz Güvenliği Komitesinin müteşekkir olma- sı gerektiğini söyledi. Türkiye 1936 Montrö Sözleşmesine tam anlamıyla bağlı olduğunu

vurgulayarak; Boğazlardaki deniz güvenliği; emniyeti; deniz çevresinin ve insan hayatının korunmasına da aynı önemi verdiklerini belirtti. Komite Başkanı Tom Allan; Türkiye'nin pek çok defalar ifade ettiği gibi; Boğazlardaki VTS sisteminin uygulanması ile ilgili IMO'ya bilgi vermeye devam etmesini beklediklerini söyleyerek Türk Boğazları ile ilgili gündemi kapattı. Toplantı sonucunda Türk Boğazları konusu bir kez daha IMO gündeminden kalkmış oldu.⁴⁵

İstanbul Boğazı'nda can, mal ve seyir emniyeti ile çevre güvenliğini, trafiğin düzenlenmesi, Boğazlar içerisinde gemilerin tespit edilen gidiş-geliş hatları (Gemi Trafik Ayırım Şemaları) içerisinde seyirlerini ve Boğazlardaki meteorolojik ve oşinografik verilerin anında gemilere verilmesini sağlamak için bir sistemin kurulması amacıyla Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi (GTHS) kurulmuştur. İstanbul Boğazı'nın her iki bölgesinde çalışmaları tamamlanan sistem bütünlük içerisinde 30 Aralık 2003 tarihinde hizmete girmiştir. 2008 yılı içerisinde sistemin mevcut kapsama alanı Marmara Denizini de kapsayacak şekilde genişletilmiştir. GTHS'in hizmete girmesiyle deniz kazalarını önemli ölçüde azalmış olup, sistemin başarılı bir şekilde uygulanmasının Türk Boğazlarındaki seyir emniyetine olumlu etkileri olmuştur.

6. KANAL İSTANBUL'UN MONTRÖ SÖZLEŞMESİ AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

2012 yılında İstanbul Boğazı'ndan 48.329 gemi geçmiş olup, bunun 9.027'si tankerdir. Taşınan tehlikeli yük miktarı ise 140,4 milyon ton'dur. Çanakkale Boğazı'ndan ise 2012 yılında 44.613 gemi geçmiş olup, bunun 8.998'i tankerdir. Taşınan tehlikeli yük miktarı ise 161,6 milyon ton'dur.

İstanbul Boğazı'ndan geçen tehlikeli yük taşıyan gemi sayısında ve taşınan tehlikeli yük

miktarındaki artış, Hazar Bölgesi petroleri ve doğal gazının Avrupa ve dünya pazarlarına Türk Boğazları üzerinden taşınması Türk Boğazlarında seyir, can, mal ve çevre güvenliği açısından ciddi bir tehdit oluşturmaktadır. Hazar Bölgesi petroleri ve doğal gazındaki üretim artışı Boğazların daha fazla enerji köprüsü haline gelmesine neden olacak ve bu da Türk Boğazları'nın ekonomik ve stratejik önemini daha da artırmakla birlikte Boğaz trafiğini ve dolayısıyla kaza riskini de arttıracaktır. Türk Boğazları'nda şimdye kadar can, mal ve çevre güvenliğini tehlikeye sokan ve petrol kirliliğine neden olan birçok kaza meydana gelmiştir.

Türk Boğazları'ndaki artan gemi özellikle tanker trafiğini ve gemi beklemelerini azaltmak ve İstanbul Boğazı'nın emniyetini ve çevre güvenliğini arttırmak amacıyla Kanal İstanbul Projesi hayata geçirilecektir. Yeni bir su yolu Kanal İstanbul Projesi'nin hayata geçirilmesi durumunda Dünyada tüm boğaz, nehir ve kanallarda yapıldığı gibi Kanal İstanbul için de geçiş rejimi ve buna ilişkin hukuki bir düzenlemeler yapılacaktır.

Kanal İstanbul'da gemi trafiğinin emniyetli seyrini sağlamak amacıyla Türk Boğazları'ndakine benzer "Kanal İstanbul Deniz Trafik Tüzüğü"nin oluşturulması ve Türk Boğazları'nda kurulan Gemi Trafik Sistemi'nin tesis edilmesi gereklidir. Söz konusu Tüzüğün Uluslararası Denizcilik Örgütüne (IMO)'ya sunulması gerekir. Tüzüğün maddelerinin Montrö Sözleşmesi ve Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesi (COLREG 72) dikkate alınarak Türk Boğazları Deniz Trafik Tüzüğü'ne benzer bir düzenleme olması gerekmektedir.⁴⁶

Montrö Sözleşmesi ve denizlerde seyrüsefer serbestisi ilkesini benimseyen uluslararası hu-

kuka uygunluk açısından Kanal İstanbul'dan geçiş Montrö Sözleşmesi'nin 2.maddesi gibi uluslararası seyrüsefere açık olmalı, duraksız geçen gemiler, gece ve gündüz, bayrakları ve hamuleleri ne olursa olsun "tam serbest" geçiş hakkına sahip olmalıdır.⁴⁷

Montrö Sözleşmesi'nde Türk Boğazları 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)'nin öngördüğü transit geçiş rejiminin dışında tutabilmiş olup, söz konusu boğazlarda seyrüsefer Türkiye'ye bazı haklar tanıyan zararsız geçiştir. Kanal İstanbul'da geçişin transit olması durumunda, kıyı devletin transit geçen gemiye karşı hak ve yükümlülüklerinin zararsız geçişe oranla daha kısıtlı olması nedeniyle Türkiye'nin hakları kısıtlanacaktır. Bu nedenle, Kanal İstanbul'da geçişin Türk Boğazları'nda olduğu gibi zararsız olması gerekmektedir.⁴⁸

Montrö Sözleşmesi yürürlüğe girdiği tarihte, Sözleşmenin 18.maddesine göre Karadeniz'e giriş-çıkış yapabilecek en büyük savaş gemisinin deplasman ağırlığı 30.000 tonluk toplam tonaj olacak, aynı ölçüde ve en çok 45.000 tona varıncaya değin arttırılacaktır. Montrö Sözleşmesi'nin yürürlüğe girdiği tarihte, söz konusu 30.000 ton ağırlık, o dönemdeki en büyük savaş gemisi olan ağır kruvazörlerin deplasman ağırlığını teşkil etmekteydi. Günümüzde savaş gemileri özellikle uçak gemilerinin deplasman tonu 30.000 tonun üzerindedir.

Montrö Tutanaklarından görüleceği üzere; Montrö Konferansı müzakereleri sırasında Türkiye ve Karadeniz'e kıyıdaş ülkeler Karadeniz'in özel konumu ile kıyıdaşların güvenliği açısından tonaj sınırlaması konusunda kararlı ve ısrarcı olmuştur. Kanal İstanbul'dan Karadeniz'e sahildar olmayan ülkelerin savaş gemileri, denizaltılar, uçak gemileri ve büyük zırhlı gemilerinin geçmesi durumunda Montrö Sözleşmesinin 18.maddesindeki gibi bunların Karadeniz'de kalma süresi ve toplam tonajına sınırlanma getirilmelidir.

İstanbul Boğazı'ndaki özellikle tanker kazaları riskini azaltmak ve çevre güvenliğini sağlamak için boru hatları ve iç suyolları gibi projeler geliştirilerek hayata geçirilmelidir. Ancak, söz konusu projeler hayata geçirilirken Boğazlardaki egemenlik haklarımızı aldığımız, gerek ülkemiz ve gerekse Karadeniz güvenliği için çok önemli ve Türkiye'nin dış politikasını güçlendiren Montrö Sözleşmesinde kazandığımız hakları korumaya devam etmemiz gerekmektedir.

Kanal İstanbul'un hukuki statüsü belirlenirken ve buna ilişkin hukuki düzenlemeler hazırlanırken düzenleyicilerin Montrö tutanaklarını detaylı incelemesi ve tutanaklardaki stratejileri iyi analiz etmeleri önerilmektedir.

Kanal İstanbul'dan hangi gemilerin geçeceği, zorunlu kılavuzluk ve alınacak ücretlerin Montrö'ye etkileri hukuki ve teknik boyutları ile çok iyi irdelenmelidir. Ayrıca, Montrö Sözleşmesine göre Türk Boğazları'ndan tonaj sınırlaması nedeniyle geçemeyen askeri gemilerin söz konusu Kanaldan geçip geçemeyeceği ve bunun Montrö Sözleşmesi ile ülkemiz ve Karadeniz güvenliğine siyasi, stratejik ve hukuki etkileri detaylı olarak detaylı irdelenmelidir.

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Sonuç olarak, Türkiye'nin kendi egemenlik alanında, yapay bir su yolu inşa etmesine uluslar arası hukuk açısından bir engel yoktur. Ancak, yukarıda belirtildiği üzere, İstanbul Kanalı'na ilişkin yapılan hukuki düzenlemelere Montrö Sözleşmesi hükümlerine benzer veya paralel bir düzenleme getirilmelidir. Kanal İstanbul uluslar arası seyrüsefere açık olmalı, duraksız geçen gemiler "tam serbest" geçiş hakkına sahip olmalı, geçiş zararsız olmalı, Karadeniz'e sahildar olmayan ülkelerin savaş gemileri, denizaltılar, uçak gemileri ve büyük zırhlı gemilerinin geçmesi durumunda bunların Karadeniz'de kalma süresi ve top-

lam tonajına sınırlama getirilmeli ve Montrö Sözleşmesi'nde kazandığımız haklar korunmalıdır.

Kendine münhasır özel bir rejim olan Montrö Sözleşmesi Türk Boğazları'ndan geçiş yapmak isteyen hem yabancı bayraklı ticaret gemilerinin geçiş haklarını ve hem de Karadeniz'e giriş yapmak ve kalmak isteyen savaş gemilerinin hukuki haklarını belirleyen dünyada tek, benzeri olmayan-hukuk dilinde "sui generis" diye adlandırılan bir sözleşmedir.

Montrö Sözleşmesi hem ticaret gemileri için hem de savaş gemilerinin geçişini barış zamanı, savaş zamanı ve Montrö Sözleşmesi'ne münhasır olarak yakın bir savaş tehlikesi tehdidi diye üç ayrı sınıfa böler. Uluslararası teamül hukukunun savaş gemilere tanıdığı zararsız geçiş haklarından çok farklı olarak, 1936 Montrö Sözleşmesi yabancı bayraklı savaş gemilerinin hem Türk Boğazlarından geçişlerine hem de Karadeniz'de bulunmalarına önemli kısıtlamalar getirmiştir.

Söz konusu düzenlemeler sayesinde İkinci Dünya Savaşında Montrö Sözleşmesi'ne sadakat gösteren Türkiye Cumhuriyeti Boğazları kapalı tutmuş, bu durum güçlü Alman denizaltı gemilerinin, Ege Denizi yoluyla Boğazlardan Karadeniz'e geçerek, Alman sevk ve idaresinin Karadeniz'e girmesi imkanını bırakmamıştır.

Jeostratejik ve jeopolitik önemi haiz ve stratejik bir "Doğu-Batı Enerji Koridoru" olan Karadeniz önümüzdeki dönemlerde uluslararası politikadaki dengeler üzerinde daha da etkili olacaktır. Karadeniz; hem Türkiye'nin, hem kıyıdaş ülkelerin ve hem de bölge ülkelerinin güvenliğini sağlamakta olup, aynı zamanda küresel güvenlik niteliğindedir. Montrö Sözleşmesi ülkemiz, Karadeniz güvenliği ve bölge barışını sağlaması açısından da oldukça önemli bir sözleşmedir.

Montrö Sözleşmesi'nin 2.maddesi uyarınca; Türk Boğazları, uluslararası seyrüsefere açık olup, duraksız geçen gemilerin, gece ve gündüz, bayrakları ve hamuleleri ne olursa olsun "tam serbest" geçiş hakkına sahiptir. Montrö Sözleşmesi'nin 28.maddesine göre; Boğazlardan geçiş serbestliği ilkesi sonsuz olarak belirlenmiş olup, Türk Boğazları'nın uluslararası seyrüsefere kapatılması mümkün değildir.

Bu nedenle, Boğazların uluslararası trafiğe kapanması ya da tankerlere Kanal İstanbul'dan geçme zorunluluğu getirilmesi uluslararası hukukçuların da hem fikir olacağı üzere Boğazlardaki ulaşım özgürlüğüne son verme anlamına gelir ki bu da Montrö Sözleşmesi'nin 2. ve 28.maddelerine aykırı olduğu gibi denizlerdeki seyir ve sefer serbestisi (Mare Liberum) ilkesini benimseyen uluslararası hukuka da aykırı olup, Montrö Sözleşmesinin korunmasını da olumsuz yönde etkiler.

Türkiye Montrö Sözleşmesi'nin imzalandığı 1936 yılından beri Boğazlardaki uluslar arası deniz trafiğini hiç aksatmamış, emniyetli ve güvenli geçiş için "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü"nü yürürlüğe sokmuş, Boğazlarda Gemi Trafik Sistemi gibi modern seyir emniyeti sistemlerini tesis etmiş, serbest geçiş ilkesi çerçevesinde Montrö Anlaşması'ndan doğan yükümlülüklerini layıkıyla yerine getirmiştir ve getirmektedir.

Montrö Konferansı'nda Romanya Temsilcisi N. TITULESCO "Ben Boğazlar'ın Türkiye'nin yüreği bile olduğunu söyleyeceğim. Şu var ki Boğazlar aynı zamanda Romanya'nın ciğerleridir." demiştir.

Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği Temsilcisi M. LITVINOFF Boğazları "Boğazları bizim için yalnız ülkemizi dış dünyaya bağlayan değil, aynı zamanda ülkenin çeşitli parçalarını da birbirlerine bağlayan bir can damarı niteliğinde olduğunu söyleyeceğim." şeklinde ifade etmiştir.

Türk Boğazları; Türkiye, Karadeniz ve bölge ülkelerinin güvenliği ile sürdürülebilir güvenli deniz ticareti için Türkiye'nin yüreği, bu yüreğin can damarı da Montrö Boğazlar Sözleşmesi'dir. Montrö Boğazlar Sözleşmesi yürürlüğe girdiği tarihten bu yana geçen 77 yıllık süreçte bölge ve dünya barışına önemli katkıları olmuştur. Günümüzde Türk Boğazları siyasal gelişmeler paralelinde daha fazla önem arz etmekte, daha fazla hassasiyet kazanmakta olup, Montrö Sözleşmesi'ni korunması zaruridir.

Montrö Tutanakları'ndan da görüleceği üzere; Montrö Konferansı'nda Türkiye Cumhuriyeti tarafından hazırlanan Sözleşme Taslağı'nda Türkiye'nin çok haklı isteklerini ilgili devletlere en iyi şekilde anlatabilmek için üzerinde titizlikle çalışılmış, her bir kelimenin anlamı iyice düşünülmüş, tartılmış, Türkiye açısından olumsuz yaratabilecek şekilde manasının farklı yerlere çekilmesini önlemek için her aşamasının üzerinde önemle durulmuş ve Türk Heyeti tarafından oldukça başarılı bir diplomasi ile kararlı ve istikrarlı bir şekilde savunulmuştur.

Türk Boğazları'na ilişkin yakın tarih analiz edilerek ve Montrö tutanakları detaylı incelenerek Montrö Sözleşmesi'nin devamlılığını korumak ve destekleyici yönde yeni stratejiler geliştirmek gereklidir.

Kanal İstanbul'un hukuki statüsüne Türk Boğazları'ndaki egemenlik haklarını aldığımız Montrö Sözleşmesi'nde kazandığımız hakları korumak koşuluyla Montrö Sözleşmesi hükümlerine benzer veya paralel bir düzenleme getirmek zaruridir. Kanal İstanbul'dan geçişin Montrö Sözleşmesi'nde belirtildiği gibi zararsız olması, serbest geçiş hakkına sahip olması, Karadeniz'e sahilدار olmayan ülkelerin savaş gemileri, denizaltılar, uçak gemileri ve büyük zırhlı gemilerinin Kanal İstanbul'dan geçmesi durumunda bunların Karadeniz'de kalma sü-

resi ve toplam tonajına sınırlama getirilmesi gerekmektedir. Kanal İstanbul'un geçiş rejimi ve buna ilişkin yapılacak hukuki düzenlemeler Montrö Sözleşmesi ve taraf olduğu uluslar arası sözleşmelere hâlel getirmeden, uluslar arası hukukun ve uluslararası ilişkilerin doğasına uygun olarak yapılmalıdır.

Montrö Konferans görüşmeleri sırasında Yunanistan Temsilcisi Konferans Başkan Yardımcısı'nın N. POLITIS "*Türkiye barışsever bir ülkedir. Türkiye hem kendisi ve hem de başkaları için, böyle kalmak istemektedir*" söylevine vurgu yapılarak; hem Montrö Sözleşmesi'ni koruma ve hem de Kanal İstanbul'dan gemilerin geçiş rejimine Montrö Sözleşmesine benzer bir düzenleme getirme konusunda Türkiye'nin ve söz konusu düzenlemeyi destekleyecek diğer ülkelerin evrensel barışı korumak adına tarihi bir sorumluluğu olduğu düşünülmektedir.

Japonya Temsilcisi B. SATO'nun Montrö Konferansı'nda "..... dilerim ki; Asya'nın Uzak Batısında barışın korunmasını sağlamak için yapılmış olan bu belge, yararlı etkilerini dünyanın bu bölgesinden en uzaktaki ülkelere kadar duyursun!" şeklinde ifade ettiği gibi Kanal İstanbul'a ilişkin düzenlemelerin de Montrö Sözleşmesi gibi evrensel barışı sağlayıcı etkileri Türkiye'den dünyanın en uzak bölgelerine kadar ulaşsın.

Türkiye, Boğazlar üzerindeki egemenlik haklarını, Mustafa Kemal Atatürk'ün diplomatik başarılarından biri olan Balkan komşularıyla iyi dostluk ilişkilerini perçinleyerek oluşturduğu Balkan Paktı sayesinde elde etmiştir. Türk Boğazları'nın egemenliğini Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile tekrar bize kazandıran Büyük Önder Mustafa Kemal Atatürk'e ve Montrö Konferansı'nda Türkiye'nin menfaatlerini sonuna kadar koruyarak görevlerini oldukça başarılı bir şekilde yerine getiren Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü ARAS Başkanlığında

Türkiye Delegasyonu'na büyük bir şükran ve minnet borçluyuz.

Ayrıca, Montrö Konferansında Fransa Temsilcisi Boncour'un dile getirdiği "...unutmak gerekir ki, bunu, bütün bu dava uğrunda ölenlere de borçlu bulunmaktayız. ... bütün

bu şehitlerin, bütün vatanların verdiği şehitlerin özverisi ile olanak içine girdiğini anımsamanın uygun düşeceği doğru değil midir" söylevi gibi Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Boğazlardaki egemenliğimizi tekrar kazanmamıza olanak sağlayan bu güzel vatani borçlu olduğumuz şehitlerimize borçluyuz.

DİPNOTLAR

- 1 Hasan Kanbolat, Karadeniz'in Değişen Jeopolitiği, Stratejik Analiz, No. 72 Nisan 2006, s. 24-36.
- 2 Hasan Kanbolat, "Türkiye, Karadeniz'de Yeni Ufuklara Yelken Acmak İstiyor", *Avrasya Dosyası*, Cilt 13, No. 1, 2007, s. 75-80.
- 3 Gökhan Koçer, Karadeniz'in Jeopolitiği ve Güvenliği: Türkiye Perspektifi, Uluslararası Deniz Hukuku'nda Kıyı Devletinin Gemilere El Koyma Yetkisinin Sınırları Sempozyumu, Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi (ORSAM) Kitapları, No:2, ORSAM Karadeniz Kitapları No:1, s. 2-33, Trabzon, 24-25 Mart 2011.
- 4 Cemal Tukin, *Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Boğazlar Meselesi*, İstanbul, 1947;
- 5 Nur Jale Ece, Necmettin Akten, Nilüfer Oral, Hasan Kanbolat, *75 Yılında Montrö Boğazlar Sözleşmesi Karadeniz'in Değişen Jeopolitiği Çerçevesinde Türk Boğazları*, The 75th Anniversary of Montreaux Convention Regarding The regime Of Turkish Straits" Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi (ORSAM), Rapor No: 51, s. 8-10, Ankara, Mayıs 2011.
- 6 Cemal Tukin, *Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Boğazlar Meselesi*, İstanbul, 1947;
- 7 Güner Kılıç, *Osmanlı Döneminde Boğazlar Meselesi*, Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Edirne, s. 12-19, 1999.
- 8 Şerafettin, Turan, "1829 Edirne Andlaşması" <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/26/1004/12278.pdf>
- 9 Nilüfer Oral, "Boğazların Dünü, Bugünü, Yarını", http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/Nilufer_Oral/
- 10 Sami Pınarakar, *Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi ve Türkiye'nin Geçişli Düzenleme Yetkisi*, Yüksek Lisans Tezi, T.C. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, s. 6-8, 114, 119, 1998..
- 11 Mehmet Gönlübol, Cem Sar, Atatürk ve Türkiye'nin Dış Politikası (1919-1938), Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, s. 106, Ankara, 1997.
- 12 Güven Erkaya, Türk Boğazları, <http://www.denizce.com/guvenerkaya002.asp>
- 13 Aslı Nur Sencer, Tevfik Rüştü Aras Dönemi Olaylarla Türk Dış Politikası, Yıldız Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi A.B.D, s. 95-104, İstanbul, 2006.
- 14 Güven Erkaya, Türk Boğazları, <http://www.denizce.com/guvenerkaya002.asp>
- 15 Aslı Nur Sencer, Tevfik Rüştü Aras Dönemi Olaylarla Türk Dış Politikası, Yıldız Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi A.B.D, s. 95-104, İstanbul, 2006.
- 16 Aslı Nur Sencer, Tevfik Rüştü Aras Dönemi Olaylarla Türk Dış Politikası, Yıldız Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi A.B.D, s. 95-104, İstanbul, 2006.
- 17 Mehmet Gönlübol, Cem Sar, Atatürk ve Türkiye'nin Dış Politikası (1919-1938), Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, s. 106, Ankara, 1997.
- 18 Güven Erkaya, Türk Boğazları, <http://www.denizce.com/guvenerkaya002.asp>
- 19 Güven Erkaya, Türk Boğazları, <http://www.denizce.com/guvenerkaya002.asp>
- 20 Güven Erkaya, Türk Boğazları, <http://www.denizce.com/guvenerkaya002.asp>
- 21 Güven Erkaya, Türk Boğazları, <http://www.denizce.com/guvenerkaya002.asp>
- 22 Aslı Nur Sencer, Tevfik Rüştü Aras Dönemi Olaylarla Türk Dış Politikası, Yıldız Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi A.B.D, s. 95-104, İstanbul, 2006.
- 23 T.C. Dışişleri Bakanlığı Araştırma ve Siyaset Planlama Genel Müdürlüğü, "Türkiye Dış Politikasında 50 Yıl Montrö ve Savaş Öncesi Yılları (1935-1939)", Ankara, s. 109-130.
- 24 Yüksel İnan, "The Current Regime of The Turkish Straits", *Journal of International Affairs*, Volume VI, No. 1, Dışişleri Bakanlığı, SAM, <http://www.sam.gov.tr/perceptions/Volume6/March-May2001/inan06.PDF>;
- 25 Necmettin Akten, "Türk Boğazlarında Seyir Rejimi", *Mersin Deniz Ticareti Dergisi*, Sayı 154, s. 4-7, Mersin, 2005
- 26 T.C. Dışişleri Bakanlığı Araştırma ve Siyaset Planlama Genel Müdürlüğü, "Türkiye Dış Politikasında 50 Yıl Montrö ve Savaş Öncesi Yılları (1935-1939)", Ankara, s. 109-130.
- 27 Sevin Toluner, Milletlerarası Hukuk Dersleri Devletin Yetkisi (Yer ve Kişiler Bakımından Çevresi ve Niteliği), s.165, İstanbul, 1996.
- 28 Seha, L., Meray; Osman Olcay, Montreaux Boğazlar Konferansı Tutanaklar, Belgeler, Ankara Üniversitesi, Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, No:390, s. 24-283 Ekim Ankara, 1976.

- 29 Nur Jale Ece, Necmettin Akten, Nilüfer Oral, Hasan Kanbolat, *75 Yılında Montrö Boğazlar Sözleşmesi Karadeniz'in Değişen Jeopolitiği Çerçevesinde Türk Boğazları*, The 75th Anniversary of Montreaux Convention Regarding The regime Of Turkish Straits” Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi (ORSAM), Rapor No: 51, s. 8-10, Ankara, Mayıs 2011.
- 30 Nur Jale Ece, Necmettin Akten, Nilüfer Oral, Hasan Kanbolat, *75 Yılında Montrö Boğazlar Sözleşmesi Karadeniz'in Değişen Jeopolitiği Çerçevesinde Türk Boğazları*, The 75th Anniversary of Montreaux Convention Regarding The regime Of Turkish Straits” Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi (ORSAM), Rapor No: 51, s. 8-10, Ankara, Mayıs 2011.
- 31 Nur Jale Ece, Necmettin Akten, Nilüfer Oral, Hasan Kanbolat, *75 Yılında Montrö Boğazlar Sözleşmesi Karadeniz'in Değişen Jeopolitiği Çerçevesinde Türk Boğazları*, The 75th Anniversary of Montreaux Convention Regarding The regime Of Turkish Straits” Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi (ORSAM), Rapor No: 51, s. 8-10, Ankara, Mayıs 2011.
- 32 Atatürk'ün Türkiye Büyük Millet Meclisinin V. Dönem 2. Yasama Yılına Açış Konuşmaları, http://www.tbmm.gov.tr/tarihce/ataturk_konusma/5d2yy.htm
- 33 Seha, L., Meray; Osman Olcay, Montreaux Boğazlar Konferansı Tutanaklar, Belgeler, Ankara Üniversitesi, Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, No:390, s. 24-283 Ekim Ankara, 1976.
- 34 Seha, L., Meray; Osman Olcay, Montreaux Boğazlar Konferansı Tutanaklar, Belgeler, Ankara Üniversitesi, Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, No:390, s. 24-283 Ekim Ankara, 1976.
- 35 Necmettin Akten, “Türk Boğazlarında Seyir Rejimi”, *Mersin Deniz Ticareti Dergisi*, Sayı 154, s. 4-7, Mersin, 2005.
- 36 Nur Jale ECE, İstanbul Boğazı: Deniz Kazaları ve Analizi, Deniz Kılavuzluk A.Ş. (DEKAŞ) Kültür Yayınları, s. 244-245, İstanbul, Nisan 2007.
- 37 Necmettin Akten, “Türk Boğazlarında Seyir Rejimi”, *Mersin Deniz Ticareti Dergisi*, Sayı 154, s. 4-7, Mersin, 2005.
- 38 Nur Jale ECE, İstanbul Boğazı: Deniz Kazaları ve Analizi, Deniz Kılavuzluk A.Ş. (DEKAŞ) Kültür Yayınları, s. 244-245, İstanbul, Nisan 2007.
- 39 Cahit İstikbal, Boğaz Trafikinde Tek Yön Tartışması, 14.01.2010, <http://www.denizhaber.com/HABER/20880/3/bogaz-trafik-tek-yon-imo.html>
- 40 Güven Erkaya, Türk Boğazları, <http://www.denizce.com/guvenerkaya002.asp>
- 41 Cahit İstikbal, IMO'da Türk Boğazı Tartışmaları, 03.01.2010, http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=5&yazi_id=100465
- 42 Cahit İstikbal, IMO'da Türk Boğazı Tartışmaları, 03.01.2010, http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=5&yazi_id=100465
- 43 Cahit İstikbal, IMO'da Türk Boğazı Tartışmaları, 03.01.2010, http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=5&yazi_id=100465
- 44 Cahit İstikbal, IMO'da Türk Boğazı Tartışmaları, 03.01.2010, http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=5&yazi_id=100465
- 45 Cahit İstikbal, IMO'da Türk Boğazı Tartışmaları, 03.01.2010, http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=5&yazi_id=100465
- 46 Nur Jale Ece, Kanal İstanbul ve Montrö Sözleşmesi, ORSAM, Ortadoğu Analiz Aylık Uluslararası İlişkiler Dergisi, Cilt 1, Sayı 10, s.53-54, 62-53, Ekim 2009, denizhaber.com.
- 47 Nur Jale Ece, Kanal İstanbul ve Montrö Sözleşmesi, ORSAM, Ortadoğu Analiz Aylık Uluslararası İlişkiler Dergisi, Cilt 1, Sayı 10, s.53-54, 62-53, Ekim 2009, denizhaber.com.
- 48 Nur Jale Ece, Kanal İstanbul ve Montrö Sözleşmesi, ORSAM, Ortadoğu Analiz Aylık Uluslararası İlişkiler Dergisi, Cilt 1, Sayı 10, s.53-54, 62-53, Ekim 2009, denizhaber.com.

ORSAM RAPORLARI

ORSAM Rapor No: 1 Mart 2009 Deniz Haydutluğu ile Mücadele ve Türkiye'nin Konumu: Somali Örneği (Tr - Eng)	ORSAM Rapor No: 12 BLACK SEA INTERNATIONAL Rapor No: 2 Şubat 2010 Rusya Federasyonu'nun Bakışı: Irak Faktörünün Türkiye'nin Ortadoğu Politikasına Etkisi (1990-2008) (Tr - Rus)	ORSAM Rapor No: 21 Kasım 2010 Irak'tan İrağa: 2003 Sonrası Irak'tan Komşu Ülkelere ve Türkiye'ye Yönelik Göçler (Tr)	ORSAM Rapor No: 30 Şubat 2011 Kerkük'te Mülk Anlaşmazlıkları: Saha Araştırmasına Dayalı Bir Çalışma (Tr)
ORSAM Rapor No: 2 Nisan 2009 60. Yılında Nato ve Türkiye (Tr - Eng)	ORSAM Rapor No: 13 Şubat 2010 7 Mart 2010 Irak Seçimleri Öncesi Şii Kökenli Parti ve Seçmenlerin Politik Davranışlarının Analizi (Tr)	ORSAM Rapor No: 22 Ocak 2011 Türkiye-Yemen İlişkileri ve Yemen'deki Türkiye Algısı (Tr - Eng - Ar)	ORSAM Rapor No: 31 BLACK SEA INTERNATIONAL Rapor No: 7 Mart 2011 Afganistan ve Pakistan'da Yaşanan Gelişmeler ve Uluslararası Güvenliğe Etkileri (Tr)
ORSAM Rapor No: 3 Mayıs 2009 Irak'ın Kilit Noktası: Telafer (Tr - Eng)	ORSAM Rapor No: 14 Şubat 2010 Seçim Öncesi Irak'ta Siyasal Durum ve Seçime İlişkin Beklentiler (Tr)	ORSAM Rapor No: 23 Ocak 2011 Katar-Irak-Türkiye-Avrupa Doğal Gaz Boru Hattı Projesi Mümkün mü? (Tr - Eng)	ORSAM Rapor No: 32 Mart 2011 Suudi Arabistan'da Şii Muhalefet Sorunu ve Etkileri (Tr)
ORSAM Rapor No: 4 Temmuz 2009 2009 Lübnan Seçimleri: Kazananlar, Kaybedenler ve Türkiye (Tr)	ORSAM Rapor No: 15 Mart 2010 Orsam Heyetinin 7 Mart 2010 Irak Seçimlerine İlişkin Gözlem Raporu (Tr)	ORSAM Rapor No: 24 Ocak 2011 Kuveyt Emirliği: Savaş ve Barış Arasındaki El Sabah İktidarı ve Türkiye ile İlişkiler (Tr)	ORSAM Rapor No: 33 Mart 2011 Irak'ta Türkmen Varlığı (Tr)
ORSAM Rapor No: 5 Ağustos 2009 Türkiye-Lübnan İlişkileri: Lübnanlı Dinsel ve Mezhepsel Grupların Türkiye Algılaması (Tr - Eng)	ORSAM Rapor No: 16 Nisan 2010 Oman Sultanlığı: Arap Yarımadasında Geleneksel ile Modernite Arasında Bir Ülke (Tr)	ORSAM Rapor No: 25 Ocak 2011 Hukuki ve Siyasi Yönleriyle Güvenlik Konseyi'nin İran Ambargosu (Tr)	ORSAM Rapor No: 34 Mart 2011 Irak'ta Türkmen Basını (Tr - Ar)
ORSAM Rapor No: 6 Kasım 2009 Tuzhurmatu Türkmenleri: Bir Başarı Hikayesi (Tr - Eng - Ar)	ORSAM Rapor No: 17 Nisan 2010 7 Mart 2010 Irak Parlamento Seçim Sonuçlarının ve Yeni Siyasal Denklemin Değerlendirilmesi (Tr)	ORSAM Rapor No: 26 BLACK SEA INTERNATIONAL Rapor No: 5 Şubat 2011 Kırgızistan'da Son Gelişmeler: Dün, Bugün, Yarın (Tr - Rus)	ORSAM Rapor No: 35 Mart 2011 Irak'ta Mevcut Siyasal Durum ve Önemli Siyasal Gelişmeler (Tr)
ORSAM Rapor No: 7 Kasım 2009 Unutulmuş Türkmen Diyarı: Diyala (Tr - Eng - Ar)	ORSAM Rapor No: 18 BLACK SEA INTERNATIONAL Rapor No: 3 Mayıs 2010 Komşuluktan Stratejik İşbirliğine: Türk-Rus İlişkileri (Tr - Rus)	ORSAM Rapor No: 27 Şubat 2011 Mısır Devriminin Ayak Sesleri: Bir Devrin Sonu mu? (Tr)	ORSAM Rapor No: 36 ORSAM Su Araştırmaları Programı Rapor No: 1 Mart 2011 Eu's Water Framework Directive Implementation in Turkey: The Draft National Implementation Plan (Eng)
ORSAM Rapor No: 8 BLACK SEA INTERNATIONAL Rapor No: 1 Aralık 2009 Karadeniz'in Bütünleşmesi İçin Abhazya (Tr - Eng)	ORSAM Rapor No: 19 Eylül 2010 Türkiye'ye Yönelik Türkmen Göçü ve Türkiye'deki Türkmen Varlığı (Tr)	ORSAM Rapor No: 28 BLACK SEA INTERNATIONAL Rapor No: 6 Şubat 2011 Uluslararası Deniz Hukukunda Kıyı Devletlerinin Gemilere El Koyma Yetkisinin Sınırları: Gürcistan'ın Karadeniz'de Seyreden Gemilere El Koyması (Tr)	ORSAM Rapor No: 37 Mart 2011 Tunus Halk Devrimi ve Sonrası (Tr)
ORSAM Rapor No: 9 Ocak 2010 Yemen Sorunu: Bölgesel Savaşa Doğru mu? (Tr - Eng)	ORSAM Rapor No: 20 BLACK SEA INTERNATIONAL Rapor No: 4 Ekim 2010 Kırgızistan'da Mevcut Durum, İktidar Değişiminin Nedenleri ve Kısa Vadeli Öngörüler (Tr)	ORSAM Rapor No: 29 Şubat 2011 Tunus Halk Devrimi ve Türkiye Deneyimi (Tr)	ORSAM Rapor No: 38 Mart 2011 Libya Savaşı, Uluslararası Müdahale ve Türkiye (Tr)
ORSAM Rapor No: 10 Yemen İç Savaşı: İktidar Mücadelesi, Bölgesel Etkiler ve Türkiye ile İlişkiler (Tr - Eng)	ORSAM Rapor No: 11 Şubat 2010 Unutulan Türkler: Lübnan'da Türk Varlığı (Tr - Eng - Ar)		ORSAM Rapor No: 39 Mart 2011 Tarihten Günümüze Libya (Tr)

<p>ORSAM Rapor No: 40 ORSAM Su Araştırmaları Programı Rapor No: 2 Mart 2011 İklim Değişiminin Güvenlik Boyutu ve Ortadoğu'ya Etkileri (Tr)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 49 Mayıs 2011 Orsam Söyleşileri - 2 Irak Türkmenleri-1 (Tr)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 58 Temmuz 2011 Karikatürlerin Dilinden 12 Haziran 2011 Türkiye Genel Seçimlerinin Ortadoğu'daki Yansımaları (Tr)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 68 Eylül 2011 Karikatürlerde Usame Bin Ladin Operasyonu ve Yankıları (Tr)</p>
<p>ORSAM Rapor No: 41 Mart 2011 Karikatürlerin Dilinden Irak'ı Anlamak-1 (Tr)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 50 Mayıs 2011 Orsam Söyleşileri - 3 Iraklı Kürt Yetkililer, Akademisyenler ve Gazeteciler-1 (Tr)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 59 Temmuz 2011 Karikatürlerin Dilinden Irak'ı Anlamak - 2 (Tr)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 69 Eylül 2011 Karikatürlerin Dilinden Irak'ı Anlamak - 4 (Tr)</p>
<p>ORSAM Rapor No: 42 ORSAM Su Araştırmaları Programı Rapor No: 3 Nisan 2011 Nil Nehri Havzasının Hidropolitik Tarihi ve Son Gelişmeler (Tr)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 51 BLACK SEA INTERNATIONAL Rapor No: 8 Mayıs 2011 75. Yılında Montrö Boğazlar Sözleşmesi Karadeniz'in Değişen Jeopolitiği Çerçevesinde (Tr)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 60 ORSAM Su Araştırmaları Programı Rapor No: 6 Temmuz 2011 Mekong Nehri Suları Üzerinde İşbirliği ve İhtilaf (Tr-Eng)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 70 BLACK SEA INTERNATIONAL Rapor No: 10 Eylül 2011 XXI. Yüzyılda Rusya ve Türkiye'nin İran Politikaları (Tr - Rus)</p>
<p>ORSAM Rapor No: 43 Nisan 2011 Kuzey Irak'ın Sosyal-Siyasal Yapısı ve Kürt Bölgesel Yönetimi'nin Türkiye ile İlişkileri (Tr)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 52 BLACK SEA INTERNATIONAL Rapor No: 9 Mayıs 2011 Afganistan ve Bölgesel Güvenlik (Ortadoğu, Orta ve Güney Asya, Rusya Federasyonu) (Tr - Rus)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 61 Temmuz 2011 Antalya'da 1-2 Haziran 2011 Tarihlerinde Gerçekleşen "Suriye'de Değişim Konferansı" nın Tam Deşifresi (Tr - Eng)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 71 Eylül 2011 Gazze Sorunu: İsrail Ablukası, Uluslararası Hukuk, Palmer Raporu ve Türkiye'nin Yaklaşımı (Tr)</p>
<p>ORSAM Rapor No: 44 ORSAM Su Araştırmaları Programı Rapor No: 4 Nisan 2011 Meriç Nehri Havzası Su Yönetimi'nde "Uluslararası İşbirliği" Zorunluluğu (Tr)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 53 Mayıs 2011 Madagaskar: Bağımsızlığın 50. Yılında Kazanımlar, Kaçan Fırsatlar ve Türkiye ile İlişkiler (Tr)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 62 Ağustos 2011 Karikatürlerin Dilinden Irak'ı Anlamak - 3 (Tr)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 72 Eylül 2011 Ortadoğu Ülkelerine Dair İstatistikler (Tr)</p>
<p>ORSAM Rapor No: 45 Nisan 2011 Suriye'de Demokrasi mi İç Savaş mı? : Toplumsal-Siyasal Yapı, Değişim Senaryoları ve Sürecin Türkiye'ye Etkisi (Tr)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 54 Mayıs 2011 Iraklı Grupların Temel Siyasi Sorunlara Bakışı ve Türkiye ile İlişkiler: Saha Araştırmasına Dayalı Bir Çalışma (Tr)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 63 ORSAM Su Araştırmaları Programı Rapor No: 7 Ağustos 2011 Görünmez Stratejik Kaynak: Sınırşan Yeraltı Suları (Tr)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 73 BLACK SEA INTERNATIONAL Rapor No: 11 Ekim 2011 Anadolu Etki Alanı (Tr-Eng)</p>
<p>ORSAM Rapor No: 46 Mayıs 2011 Suriye'de İktidar Mücadelesi, Uluslararası Toplumun Tepkisi ve Türkiye'nin Konumu (Tr)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 55 Haziran 2011 Suriye Muhalefeti'nin Antalya Toplantısı: Sonuçlar, Temel Sorunlara Bakış ve Türkiye'den Beklentiler (Tr)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 64 Ağustos 2011 AK Parti'nin 12 Haziran 2011 Genel Seçimlerindeki Zaferi (Tr - Ar)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 74 BLACK SEA INTERNATIONAL Rapor No: 12 Ekim 2011 Ukraine in Regress: The Tymoshenko Trial (Eng)</p>
<p>ORSAM Rapor No: 47 ORSAM Su Araştırmaları Programı Rapor No: 5 Mayıs 2011 Türkiye-Suriye İlişkileri: Sınırşan Sularda Örnek İşbirliği Olarak Asi Dostluk Barajı (Tr)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 56 Haziran 2011 Seçimler ve Ak Parti'nin Tecrübesi (Tr - Ar)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 65 Ağustos 2011 Karikatürlerin Dilinden Arap Baharı - 1 (Tr)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 75 BLACK SEA INTERNATIONAL Rapor No: 13 Ekim 2011 Kazaklar ve Kazakistanlılar (Tr)</p>
<p>ORSAM Rapor No: 48 Mayıs 2011 Orsam Söyleşileri - 2 Iraklı Araplar, Azınlıklar ve Akademisyenler-1 (Tr)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 57 Haziran 2011 12 Haziran 2011 Türkiye Genel Seçimlerinin Ortadoğu Ülkelerindeki Yansımaları (Tr - Eng)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 66 Ağustos 2011 Karikatürlerin Dilinden Libya İç Savaşı ve Uluslararası Müdahale - 1 (Tr)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 76 BLACK SEA INTERNATIONAL Rapor No: 14 Ekim 2011 İtalya'da Unutulmuş Türk Varlığı: Moena Türkleri (Tr - It)</p>
		<p>ORSAM Rapor No: 67 Ağustos 2011 Somali: Bir Ulusun Yok Oluşu ve Türkiye'nin İnsani Yardım Girişimi (Tr)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 77 Ekim 2011 ABD'nin Çekilmesinin Ardından Irak Politikasının Bölgesel, Küresel Etkileri ve Türkiye'ye Yansımaları (Tr)</p>

ORSAM Rapor No: 78 ORSAM Su Araştırmaları Programı Rapor No: 8 Ekim 2011 Türkiye'de ve İsrail'de Yapay Sulak Alanlar ile Atıksu Arıtımı ve Atıksuyun Sulama Amaçlı Olarak Tekrar Kullanımı (Tr)	ORSAM Report No: 47 Kasım 2011 Turkmen in Iraq and Their Flight: A Demographic Question? (Eng)	ORSAM Rapor No: 98 BLACK SEA INTERNATIONAL Rapor No: 17 Ocak 2012 Kırgızistan'da Cumhurbaşkanlığı Seçimi ve Türkiye ile İlişkilerine Etkisi (Tr)	ORSAM Rapor No: 107 Şubat 2012 Uluslararası Hukuk ve Irak Anayasası Açısından Azınlıkların İnsan Hakları (Tr)
ORSAM Rapor No: 79 Ekim 2011 Yaklaşan Seçim Öncesi Tunus'ta Siyasal Denklemeler (Tr)	ORSAM Rapor No: 88 Kasım 2011 Irak'ta Bektaşilik (Türkmenler – Şebekler – Kakailer) (Tr)	ORSAM Rapor No: 99 Ocak 2012 Türk Siyasal Partilerinin Hatay'daki Suriyeli Sığınmacılar Konusundaki Açıklamaları ve Hatay'daki Siyasi Parti Tem- silcileri ile Hareketlerin Suriye Olaylarına Yaklaşımları (Mart-Aralık 2011) (Tr)	ORSAM Rapor No: 108 Şubat 2012 Ekonomik İşbirliği Teşkilatı'nın (EİT) Geleceği (Tr - Eng)
ORSAM Rapor No: 80 Ekim 2011 Karikatürlerin Dilinden Irak'ı An- lamak - 5 (Tr)	ORSAM Rapor No: 89 Kasım 2011 Değişim Sürecindeki Fas Monarşisi: Evrim mi? Devrim mi? (Tr)	ORSAM Rapor No: 100 Ocak 2012 Irak İstatistikleri (Tr)	ORSAM Rapor No: 109 Şubat 2012 Türkiye'nin Yükselişi ve "Bric" Bölgesi (It)
ORSAM Rapor No: 81 BLACK SEA INTERNATIONAL Rapor No: 15 Ekim 2011 Büyük Güçlerin Afganistan Politikaları (Tr-Eng)	ORSAM Rapor No: 90 Kasım 2011 Arap Dünyasının İstisnai Krallığı: Yerel Aktörler ve Arap-İsrail Uyuşmazlığı Çerçevesinde Ürdün Krallığı'nın Demokratikleşme Deneyimleri (Tr-Eng)	ORSAM Rapor No: 101 ORSAM Su Araştırmaları Programı Rapor No: 11 Ocak 2012 Emniyetli İçme Suyu ve Sanita- syon Hakkı (Tr)	ORSAM Rapor No: 110 ORSAM Su Araştırmaları Programı Rapor No: 13 Mart 2012 İran'da Su Kaynakları ve Yönetimi (Tr)
ORSAM Rapor No: 82 BLACK SEA INTERNATIONAL Rapor No: 16 Ekim 2011 Bölge Devletlerinin Perspektifin- den Afganistan (Tr-Eng)	ORSAM Rapor No: 91 Aralık 2011 Türkiye ve Arap Birliği'nin Suriye'ye Yaptırım Kararları ve Olası Sonuçları (Tr)	ORSAM Rapor No: 102 Ocak 2012 Irak Hangi Şartlarda, Nasıl Par- çalanabilir?: En Kötüye Hazırlıklı Olmak (Tr – Eng)	ORSAM Rapor No: 111 Mart 2012 Suriye Kürt Muhalefetine Eleştirel Bir Bakış (Tr)
ORSAM Rapor No: 83 Kasım 2011 Suriye'de Değişimin Ortaya Çıkardığı Toplum: Suriye Türk- menleri (Tr)	ORSAM Rapor No: 92 Aralık 2011 Irak'ta İhtilafı Bölgelerin Durumu (Tr)	ORSAM Rapor No: 103 Ocak 2012 Irak'ta Petrol Mücadelesi: Çok Uluslu Şirketler, Uluslararası Anlaşmalar ve Anayasal Tartışmaların Işığında Bir Analiz (Tr)	ORSAM Rapor No: 112 Mart 2012 İran İslam Cumhuriyetinde Anayasal Sistem ve Siyasal Partiler (Tr)
ORSAM Rapor No: 84 ORSAM Su Araştırmaları Programı Rapor No: 9 Kasım 2011 Somali'nin Açlık Felaketi: "Siyasi Kuraklık" mı Yoksa Doğal Afet mi? (Tr-Eng)	ORSAM Report No: 93 ORSAM Water Research Pro- gramme Report: 10 December 2011 Turkey and Wfd Harmonization: A Silent, But Significant Process (Eng)	ORSAM Rapor No: 104 ORSAM Su Araştırmaları Programı Rapor No: 12 Şubat 2012 Sınıraşan Akiferler Hukuku Taslak Maddeleri Üzerine Bir Değerlendirme (Tr – Eng)	ORSAM Rapor No: 113 BLACK SEA INTERNATIONAL Rapor No: 18 Nisan 2012 Mongolia: A Developing Democ- racy and a Magnet for Mining (Eng)
ORSAM Rapor No: 85 Kasım 2011 Suriye Politik Kültüründe Tarihsel Pragmatizm, Beşar Esad Dönemi Suriye Dış Politikası ve Türkiye- Suriye İlişkileri (Tr)	ORSAM Rapor: 94 Aralık 2011 Türkiye-Fransa Krizinde Algının Rolü: Fransızların Türkiye Algısı (Tr)	ORSAM Rapor No: 105 Şubat 2012 Irak Hukuk Mevzuatında Azınlıkların Siyasal Hakları (Tr)	ORSAM Rapor No: 114 Nisan 2012 Karikatürlerle Suriye Sorununu Anlamak - 8 (Tr)
ORSAM Rapor No: 86 Kasım 2011 Geçmişten Günümüze Irak Türk- men Cephesi'nin Yapısı ve İdari Durumu (Tr)	ORSAM Rapor No: 95 Aralık 2012 Karikatürlerle Arap Baharı – 2 (Tr)	ORSAM Rapor No: 106 Şubat 2012 Irak Hukuk Mevzuatında Azınlıkların Siyasal Hakları (Tr)	ORSAM Rapor No: 115 Nisan 2012 Suriye'de Güvenli Bölge Tartışmaları: Türkiye Açısından Riskler, Fırsatlar ve Senaryolar (Tr - Eng)

<p>ORSAM Rapor No: 117 Nisan 2012 Musul'a Yatırım Geleceği Yatırım Demektir (Tr - Eng)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 126 ORSAM Su Araştırmaları Programı Rapor No: 16 Temmuz 2012 Yeni Çerçeve Su Kanunu'na Doğru: Su Kanunu Taslağı Üzerine Notlar (Tr)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 136 BLACK SEA INTERNATIONAL Rapor No: 28 Kasım 2012 Türk-Ukrayna İlişkilerinde Entegrasyon Faktörü Olarak Türk-Kırım Münasebetleri (Tr - Rus)</p>	<p>Rapor No: 146 BLACK SEA INTERNATIONAL Rapor No: 30 Ocak 2013 2013 Yılında Avrasya: Siyasi ve Ekonomik Analiz (Eng)</p>
<p>ORSAM Rapor No: 118 BLACK SEA INTERNATIONAL Rapor No: 19 Mayıs 2012 Ukrayna - Türkiye Ticari - Ekonomik Münasebetlerinin Analizi (Tr - Rus)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 127 Ağustos 2012 Suriye'de Kürt Hareketleri (Tr)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 137 BLACK SEA INTERNATIONAL Rapor No: 29 Aralık 2012 Belarus'un Enerji Politikası ve Belarus'un Rusya ve AB ile Enerji Alanında Geliştirdiği İşbirliği (1992-2011) (Tr - Rus)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 147 BLACK SEA INTERNATIONAL Rapor No: 31 Ocak 2013 Kültürler Arası Diyalog: İdil Ural Bölgesinden Büyük Litvanya Knezliğine Belarus-Litvanya Tatarları (Tr - Rus)</p>
<p>ORSAM Rapor No: 119 BLACK SEA INTERNATIONAL Rapor No: 20 Mayıs 2012 Bölgesel Gelişimin Trend ve Senaryolarının Araştırılmasındaki Araç: Jeopolitik Dinamikler (Tr - Rus)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 128 BLACK SEA INTERNATIONAL Rapor No: 24 Eylül 2012 Günümüz Şartlarında Türkiye - Belarus Ekonomik Münasebetlerinin Gelişimi (Tr - Rus - Eng)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 138 Aralık 2012 Birlik mi, PYD'nin Güç Gösterisi mi? Erbil Anlaşmasından Sonra Suriye Kürt Dinamikleri (Tr)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 148 Ocak 2013 Uluslararası Politika ve Uyarlıklar (Uyarlıklar Çatışması ve Diyalog) (Tr - Eng)</p>
<p>ORSAM Rapor No: 120 BLACK SEA INTERNATIONAL Rapor No: 21 Mayıs 2012 Kazakistan Siyasi Sisteminin Gelişimi: 2012 Parlamento Seçimleri (Tr)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 129 BLACK SEA INTERNATIONAL Rapor No: 25 Eylül 2012 Belarus-Türkiye: Devletlerarası İşbirliğinin Pozitif Dinamikleri (Tr - Rus - Eng)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 139 Aralık 2012 Suriye'de Kürtler Arası Dengeler, Rejim Muhalifleri ve Türkiye: Çatışma-İstikrar Ayrımındaki İlişkiler Örüntüsü (Tr - Eng)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 149 Şubat 2013 David Cameron ve AB: Dönüşü Olmayan Karar (Eng)</p>
<p>ORSAM Rapor No: 121 Mayıs 2012 Musul'da Yerel Siyaset ve Irak Siyasetinde Yeni Dinamikler (Saha Çalışması) (Tr - Eng - Ger)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 130 Kasım 2012 Suriye Çerkesleri (Tr - Eng)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 140 Aralık 2012 Kuzey Irak'ta İç Siyasal Dengeler ve Stratejik İttifak'ın Geleceği (Tr - Eng)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 150 Mart 2013 Suriye Türkmenleri: Siyasal Hareketler ve Askeri Yapılanma (Tr - Eng)</p>
<p>ORSAM Rapor No: 122 ORSAM Su Araştırmaları Programı Rapor No: 15 Mayıs 2012 Irak'ta Su Kaynakları Yönetimi (Tr - Eng)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 131 Kasım 2012 BLACK SEA INTERNATIONAL Rapor No: 26 "Üçüncü Dalga": Postmodernizmin Jeopolitiği (Tr - Eng)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 141 Aralık 2012 Irak'ta Türkmen Eğitiminin Durumu (Tr)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 151 Nisan 2013 Irak Kürdistan Bölgesi'nde Demokrasi Süreci ve Sorunları (Tr - Eng)</p>
<p>ORSAM Rapor No: 123 BLACK SEA INTERNATIONAL Rapor No: 22 Haziran 2012 Küresel Göç ve Avrupa Birliği ile Türkiye'nin Göç Politikalarının Gelişimi (Tr)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 132 Kasım 2012 Dışişleri Bakanı Ahmet Davutoğlu'nun Kerkük Ziyareti (Tr)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 142 Ocak 2013 President Obama's Second Term: Domestic and Foreign Challenges (Eng)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 152 Nisan 2013 Irak'ta 2013 Yerel Seçimlerine İlişkin Temel Veriler (Tr)</p>
<p>ORSAM Rapor No: 124 Temmuz 2012 Türkiye Afrika'da: Eylem Planının Uygulanması ve Değerlendirme On Beş Yıl Sonra (Tr - Eng - Fr)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 133 Kasım 2012 Irak Kürdistan Bölgesi'nde Muhalefetin Doğuşu ve Geleceği (Tr)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 143 Ocak 2013 2012 Irak Değerlendirmesi ve Irak Kronolojisi (Tr)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 153 Nisan 2013 Irak'ta Seçim Yasaları (Tr)</p>
<p>ORSAM Rapor No: 125 BLACK SEA INTERNATIONAL Rapor No: 23 Temmuz 2012 Rusya'nın Ortadoğu Politikası (Tr)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 134 Kasım 2012 Irak Çerkesleri (Tr - Eng)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 144 ORSAM Su Araştırmaları Programı Rapor No: 17 Ocak 2013 ORSAM Su Söyleşileri 2011 (Tr - Eng)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 154 Mayıs 2013 Programı Rapor No: 19 Avrupa Birliği Su Çerçeve Direktifi Kapsamında Sınıraşan Sular (Tr)</p>
	<p>ORSAM Rapor No: 135 BLACK SEA INTERNATIONAL Rapor No: 27 Kasım 2012 Türkiye'nin Eski Sovyet Cumhuriyetleriyle Münasebetlerinin Özellikleri (Tr - Rus - Eng)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 145 ORSAM Su Araştırmaları Programı Rapor No: 18 Ocak 2013 ORSAM Su Söyleşileri 2012 (Tr - Eng)</p>	<p>ORSAM Rapor No: 155 BLACK SEA INTERNATIONAL Rapor No: 32 Mayıs 2013 Montreux Boğazlar Konferansı Tutanaklarından Tarihe Düşen Notlar ve Kanal İstanbul (Tr)</p>



Mithatpaşa Caddesi 46/4 Kızılay/Ankara
Tel: 0(312) 430 26 09 Fax: 0 (312) 430 39 48
www.orsam.org.tr, orsam@orsam.org.tr
www.blacksea.org.tr, blacksea@blacksea.org.tr