

DOI No: <http://dx.doi.org/10.14225/Joh429>

TÜRK BOĞAZLARI'NIN GEÇİŞ REJİMİNİN TARİHİ GELİŞİMİ VE HUKUKİ STATÜSÜ

Bülent ŞENER*

Özet

İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'nı kapsayan Türk Boğazları'nın geçiş rejimine ilişkin olarak tarihsel süreçte pek çok siyasi ve hukuki gelişme yaşanmıştır. Türk Boğazları'nın sahip olduğu stratejik, siyasi ve ekonomik önem dolayısıyla sahip olacağı hukuki rejim, öteden beri büyük devletlerin ilgisini çekmiş, büyük çıkar kavgaları yaşanmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun İstanbul'un fethini takiben Boğazlar'da kurduğu hâkimiyet 19. yüzyılın başlarına kadar devam etmiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nun Boğazlar üzerindeki mutlak tasarrufu, devletin güç kaybettiği andan itibaren ise kademeli bir şekilde değişmiştir. Bu çerçevede, 1809'da İngiltere ile imzalanan "Kale-i Sultaniye (Çanakkale) Antlaşması"yla Boğazlar'ın iki taraflı antlaşmalarla düzenlendiği döneme geçilmiştir. 1841'de imzalanan "Londra Boğazlar Sözleşmesi"yle ise Boğazlar'ın rejiminin çok taraflı antlaşmalarla düzenlendiği döneme girilmiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nun I. Dünya Savaşı sonunda "Mondros Mütarekesi"ni imzalaması sonucunda Boğazlar İtilaf Devletleri tarafından işgal edilerek 1841'den itibaren süregelen Boğazlar rejiminin geçerliliği ortadan kalkmış, Boğazlar'ın kapalılığı ilkesine son verilmiştir. 24 Temmuz 1923'te imzalanan Lozan Barış Antlaşması'na ek olarak yapılan "Lozan Boğazlar Sözleşmesi"yle statüsü yeniden düzenlenen Boğazlar'dan geçiş serbest hâle getirilip bir "Boğazlar Komisyonu" kurularak Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki hak ve yetkileri geniş ölçüde sınırlandırılmıştır. Nihayet, 1930'lu yılların konjonktüründe "Lozan Boğazlar Sözleşmesi"nin Türkiye'nin güvenlik ihtiyaçlarına cevap vermediği gerekçesiyle Milletler Cemiyeti nezdinde girişimlerde bulunan Türkiye'nin bu çabaları sonuç verip 1936 yılında "Montrö Boğazlar Sözleşmesi imzalanarak, Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki egemenlik hakkını sınırlayıcı hükümler kaldırılmış ve tam egemenlik sağlanmıştır. Böylelikle Türkiye, "Lozan Boğazlar Sözleşmesi"yle güvenliğini ve

* Dr., Karadeniz Teknik Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Uluslararası İlişkiler Bölümü.

egemenliğini sınırlayan Boğazlar rejimini, dönemin değişen güçler dengesinden çok iyi yararlanarak değiştirmeyi ve kendi lehine çevirmeyi başararak önemli bir dış politika kazanımı elde etmiştir.

Anahtar Kelimeler: *Türk Boğazları, Londra Boğazlar Sözleşmesi, Lozan Boğazlar Sözleşmesi, Montrö Boğazlar Sözleşmesi.*

The Historical Evolution and Legal Status of the Passage of the Turkish Straits

Abstract

Many political and legal developments have occurred during the history of the passage regime of the Turkish Straits, which includes the Bosphorus, the Dardanelles and the Sea of Marmara. The legal status of the Turkish Straits has been of great interest to the major powers, and the Straits have witnessed enormous conflicts of interest due to their strategic, political and economic importance. The dominance of the Ottoman Empire over the Straits lasted from the conquest of Istanbul until the beginning of nineteenth century. The Ottoman Empire's absolute dominance over the Straits gradually began to change after its power began to decline. A new period began in 1809, when the Kale-i Sultaniye (Canakkale) Agreement was signed with Britain, and the legal status of the Straits started to be dictated by mutual agreements. The 1841 London Straits Convention initiated a period of multilateral agreements regarding the Straits. After the Ottoman Empire signed the Armistice of Moudros at the end of First World War, the Straits were conquered by the Allies, so the 1841 convention was abolished, and the principle of the Straits' closure ended. When the Lausanne Straits Agreement was signed as an addendum to Lausanne Peace Agreement on July 24, 1923, the status of the Straits was reconfigured. With this agreement, the passage from Straits became free and a Straits Commission was established, strictly limiting Turkey's rights and authority over the Straits. Finally, when Turkey applied to the League of Nations due to security concerns in the 1930s, it was understood that the Lausanne Straits Agreement had to be modified, and the Montreux Agreement Regarding the Regime of the Straits was signed in 1936. It lifted the limitations on Turkey's authority over the Straits, handing Turkey complete sovereignty over them. Thus, as the result of wise and clever policies deployed in the period's shifting balance of global powers, Turkey won a very important foreign policy victory by ridding itself of the Lausanne Straits Agreement, which had limited its sovereignty, and obtaining a new agreement granting it complete sovereignty over the Straits.

Keywords: *Turkish Straits, London Straits Convention, Lausanne Straits Agreement, Montreux Agreement Regarding the Regime of the Straits.*

Giriş

“Türk Boğazları” kavramı, bu boğazlarla ilgili uluslararası düzenlemelerde, Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı'nı ifade etmek için kullanılmaktadır.¹ Türk Boğazları gerek jeopolitik, gerek stratejik ve gerekse uluslararası deniz ulaşımı açısından önemini ilk çağlardan başlayarak günümüze kadar tarihin her döneminde koruyarak, devletlerarası mücadelelere, konferanslara ve antlaşmalara konu teşkil etmiştir.

Türk Boğazları konumları gereği özel sözleşmelerle düzenlenmiş boğazlardandır. Sınırlar açısından ulusal boğaz özelliği gösterse bile, bir anlaşmanın konusunu oluşturmalarının yanısıra, yarı kapalı bir deniz olan Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin açık denizlere ulaşmalarında tek yol olması nedeniyle Türk Boğazları uluslararası boğaz özelliğine sahiptir.

Türk Boğazları'nın bugünkü geçiş rejimi/hukuki statüsü 20 Temmuz 1936'da imzalanan Montreux (Montrö) Boğazlar Sözleşmesi'yle belirlenmiştir. Bu bağlamda, Montreux rejimine gelinceye kadar Türk Boğazları'nın geçiş rejimi tarihsel olarak birçok aşamadan geçmiştir. Bu tarihsel aşamalar geçiş rejiminin niteliğine göre ana hatlarıyla üç döneme ayrılmaktadır:

- 1) Boğazlar'da mutlak Türk egemenliği dönemi (Mutlak kapalılık dönemi) (1453–1809)
- 2) Boğazlar'ın ikili antlaşmalarla düzenlenmesi dönemi (Sözleşmecilik dönemi) (1809–1841)
- 3) Boğazlar'ın çok taraflı antlaşmalarla düzenlenmesi dönemi (Sınırları belirli açıklık dönemi) (1841–günümüz)

1. Boğazlar'da Mutlak Türk Egemenliği Dönemi (1453–1809)

Boğazlar'ın Osmanlı Devleti döneminde İstanbul'un fethiyle birlikte Türklerin eline geçtiği 1453 yılından İngiltere'yle “Kale-i Sultaniye Antlaşması”nın imzalandığı 1809 yılına kadar olan dönem, Boğazlar'da mutlak Türk egemenliğinin olduğu dönemdir. Bu bağlamda, Osmanlı Devleti'nin Karadeniz ve Boğazlarda hâkimiyetini tek taraflı olarak kullanması “Boğazlar'ın kapalılığı ilkesi” olarak zikredilmektedir ki, bu ilke imparatorluğun “kadim kaidesi” olarak da anılmaktadır.²

¹ Sevin Toluner, **Milletlerarası Hukuk Dersleri**, Beta Yayınları, İstanbul, 1996, s. 154.

² Yüksel İnan, **Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi**, Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Ankara, 1986, s. 7

1299 yılında kurulan Osmanoğulları Beyliği, kısa süre içinde hızla gelişerek sınırlarını Karadeniz'e ve Marmara'ya doğru genişletmiştir. 1353 yılında Bizans İmparatoru Kantakuzenos'un Osmanlı Devleti'nin yardımına karşılık verdiği Tymppe (Çimpe) Kalesi'nin ana üs olarak kullanılmaya başlanmasıyla birlikte Çanakkale Boğazı'nın denetimi [ilk defa] Türklerin kontrolüne geçmiştir.³ Böylelikle ilk defa Rumeli tarafına geçen Türkler, Gelibolu Yarımadasındaki Çimpe Kalesi'ni bütün Trakya'ya yaptıkları seferlerin merkezi olarak kullanarak, Balkanlar'da Bulgarlara, Sırlara, Macarlara üstünlük sağlamış ve Balkanlar'ın büyük bir bölümünü ele geçirmişlerdir. Bu gelişmeler neticesinde devletin merkezini de Bursa'dan Edirne'ye taşımışlardır.⁴

Boğazların askeri ve ticari öneminin farkında olan Yıldırım Beyazıt, Boğazlar'ın denetimini ele geçirebilmek için 1395 ve 1396 tarihlerinde İstanbul'u iki defa kuşatmışsa da, bu girişimleri Timur'un Anadolu'ya girmesi üzerine sonuçsuz kalmıştır. Ancak, yine de Yıldırım Beyazıt, İskender Boğazı olarak bilinen yere kadar gelerek Rumeli (Boğazkesen) Hisarı'nın karşısında Anadolu Hisarı'nı (Güzelcehisar) yaptırarak gerekli tedbirleri almış ve böylelikle Karadeniz'den Bizans'a gelecek yardım gemilerinin yolunu kesmiştir.⁵ 1452 yılında ise Fatih Sultan Mehmet, Akdeniz ve Karadeniz'de oldukça hâkim bir durumda bulunan Venediklilerin Akdeniz'e yönelik deniz ticaretlerini durdurmak için İstanbul Boğazı'nın en dar yerine Rumeli Hisarı'nı (Boğazkesen) yaptırmış ve buradan geçiş parası alınmasını emretmiştir.⁶ Rumeli Hisarı'nın yapılmasıyla, Boğaz'daki gemi trafiği denetlendiği gibi, Akdeniz ve Karadeniz'den Bizans İmparatorluğu'na gelebilecek yardımlar da önlenebilecek ve İstanbul'un daha kolay ve daha kısa sürede fethedilmesine imkân sağlanabilecekti.⁷ Bu gelişmeyle birlikte, İstanbul'un fethi için gerekli hazırlıkları tamamlayan Fatih Sultan Mehmet, 53 gün süren bir kuşatmanın sonucunda 29 Mayıs 1453 günü İstanbul'u alarak Bizans İmparatorluğu'na son verdiği gibi, dünyanın en önemli ve hassas suyollarından bir olan İstanbul

³ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Tarihi**, C. I, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1982, s. 155.

⁴ Fuad Köprülü, **Osmanlı Devleti'nin Kuruluşu**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1994, s. 104.

⁵ Haldun Eroğlu, "Osmanlıların 1453 Öncesi İstanbul Kuşatmaları", **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, C. 22, Sayı: 35 (2004), s. 94-96.

⁶ Erhan Başyurt, **Ateş Yolu: Boğazlarda Bitmeyen Kavga**, Timaş Yayınevi, İstanbul, 1998, s. 26.

⁷ Cemal Tukin, **Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Boğazlar Meselesi**, Başnur Matbaası, Ankara, 1968, s. 28.

Boğazı da Osmanlı Devleti'nin hâkimiyetine girmiştir. Boğazlar'ı hâkimiyeti altına alan Fatih Sultan Mehmet, İmroz, Semendere, Limni ve Midilli adalarını alarak Çanakkale Boğazı'nın güvenliğini sağlarken⁸; İstanbul Boğazı'nın güvenliğini sağlamak ve Karadeniz'i bir Türk gölü haline getirmek için Amasra, Sinop, Trabzon, Kırım, Azak ve diğer Karadeniz şehirlerini de alarak Trabzon Rum İmparatorluğu'na son vermiştir.⁹ Böylelikle, Böylelikle Çanakkale ve İstanbul Boğazları ile Marmara Denizi ve Karadeniz Osmanlı Devleti'nin mutlak hâkimiyeti altına girmiştir. Boğazlar'ın ve Karadeniz'in yabancı devletlerin ticaret ve savaş gemilerine kapalılığı ilkesi Osmanlı Devleti'nin dış politikasında temel alındığı gibi, bu durum devletlerarası ilişkilerde de de jure ve de facto olarak yerini almıştır.¹⁰ Bununla birlikte, Osmanlı Devleti bazı devletlere yaptığı ikili anlaşmalarla kendi karasularında ticaret yapma hakkı tanımıştır. Örneğin, Fatih Sultan Mehmet döneminde, Venediklilerle yapılan ikili anlaşmayla, Venediklilere Osmanlı bayrağı altında ticaret yapma hakkı tanımıştır. Benzer şekilde, Fransa ile 1536'da yapılan bir anlaşmayla her iki devletin kendi karasularında diğerine serbestçe ticaret yapma ve dolaşma hakkı tanınmıştır. Şüphesiz bunun ana nedeni, Avrupa'da Osmanlı Devleti'ne karşı oluşturulan Haçlı Birliği'ne karşı, Fransa'nın desteğini alarak Avrupa Hıristiyan birliğini parçalamaktı. Bu nedenle de Fransa'ya bazı askeri yardımlarla birlikte, ekonomik ayrıcalıklar da tanınarak, Fransız ticaret gemilerine Türk limanlarına ve Boğazlar'a serbestçe giriş konusunda geniş imtiyazlar verilmiştir.¹¹

Boğazlar'ın ve Karadeniz'in bütün yabancı ticaret ve savaş gemilerine kapalı olma ilkesi, o tarihlerde tek taraflı bir işlem olan bu tür kapitülasyonlarla bazı devletlerin ticaret gemilerine tanınan istisnalar hariç (1579'da İngiltere'ye tanınan ayrıcalıklar, 1612'de Hollanda'ya tanınan ayrıcalıklar gibi) 1774 yılına kadar devam etmiştir. Verilen bu imtiyazlar Osmanlı Devleti'nin güçlü olduğu dönemlerde Osmanlı Devleti'nin kontrolünde olması sebebi ile otoritesini olumsuz etkilememiş ve benimsediği "kapalılık ilkesi"ne gölge düşürmemiştir.

17. yüzyılın son çeyreğinde Osmanlı Devleti'nin askeri ve ekonomik alanda duraklaması, Viyana'da Avusturya, Lehistan, Venedik, Malta ve Çarlık Rusya Kutsal İttifakı'nın kurulmasına yol açmıştır. 1682'de Osmanlı Devleti ile

⁸ Numan Özdalga, **Türk Boğazları'nın Tarih İçindeki Önemi**, Deniz Basımevi, İstanbul, 1965, s.

⁹ Kantemir Dimitri, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Yükseliş ve Çöküş Tarihi**, C. I, Özdemir Çobanoğlu (Çev.), Cumhuriyet Kitapları, İstanbul, 1998, s. 163-164.

¹⁰ Özdalga, **Türk Boğazları'nın Tarih İçindeki Önemi**, s. 12.

¹¹ Ali Sevim ve Yaşar Yücel, **Klasik Dönemin Üç Hükümdarı: Fatih, Yavuz, Kanuni**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1991, s. 192.

Avusturya arasında bir savaşta Çarlık Rusya, Avusturya ile anlaşarak 1696 yılında Azak Denizi'ne inerek Azak Kalesi'ni teslim almıştır. Sonrasında ise Çarlık Rusya, ilk gemisini inşa ederek Karadeniz'e inmiştir. Osmanlı Devleti, Karadeniz'in ve Boğazlar'ın kapalılık ilkesine ters olan bu durumu reddetmiştir. Bu durum Prut Antlaşması'na kadar devam etmiştir. 1711 Prut Antlaşması'yla beraber Çarlık Rusya Osmanlı Devleti'nden aldığı Azak Kalesi dâhil tüm toprakları geri vermeyi kabul etmiştir. Prut Antlaşması ile Karadeniz ve Azak'ın "Türk Denizi" olduğu kabul edilmiş, Karadeniz'in yabancı gemilere kapalılığı ilkesi aynen devam etmiştir.¹²

Bu dönem Karadeniz'in bu özel statüsü Osmanlı Devleti'nin zayıflayıp büyük devletlerin çeşitli imtiyazlar elde etmek ve Avrupa'da üstünlük kurabilmek için Boğazlar'ın ve dolayısıyla Osmanlı Devleti'ni hedef kabul etmesine kadar devam etmiştir. 1770'te Rusya ve Osmanlı Devleti arasında başlayan savaş, 1771'de Baltık Deniz'inden gelerek Çeşme'deki Osmanlı donanmasının yakılması da dâhil olmak üzere pek çok yenilginin yaşanmasına, bir yıl sonra ise Bender, Akkerman, Kili ve Bükreş kalelerinin düşmesine yol açmıştır. 1773'te Ruslar Kırım'ı işgal etmiş, 1774'te Mareşal Romanozof komutasındaki kuvvetler Sadrazam Muhsinzade Mehmet Paşa'yı Şumnu'da sıkıştırıp Rusların Karadeniz'e inmesini ve bu denizde kendi bayraklarıyla ticaret yapmasını da sağlayan 21 Temmuz 1774 tarihli Küçük Kaynarca Antlaşması'nın imzalanmasını sağlamıştır.¹³ Bu antlaşma neticesinde Çarlık Rusya Karadeniz kıyılarına ulaşmış, dolayısıyla da Karadeniz Osmanlı Devleti'nin bir iç denizi olmaktan çıkmıştır. Ancak bu gelişmeden Karadeniz'in statüsünün ikili bir antlaşmayla değiştiği sonucu çıkarılmamalıdır. Çünkü bu tarihten sonra bir süre daha Boğazlar'ın kapalılığı ilkesi devam etmiştir.¹⁴

Bununla birlikte, 1774 yılından itibaren Karadeniz artık Osmanlı Devleti için tehlike ve baskı kaynağı haline gelmiştir. Ruslar Karadeniz'in bütün kuzey sahillerinin pek yakında ellerine geçeceğinden emin oldukları gibi, Rus ticaret gemilerinin Boğazlardan serbestçe geçmelerini antlaşmanın 11. maddesine koydurmuşlardır. Fakat Rus savaş gemilerinin Karadeniz'den Akdeniz'e

¹² M. Sadık Atak, **Rusya Siyaseti ve Rusların Yayılma Siyaseti**, Ankara Basım ve Ciltevi, Ankara, 1964, s. 5.

¹³ Akdes Nimet Kurat, **Türkiye ve Rusya**, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1990, s. 27.

¹⁴ Muharrem Dördüncü, "1774 Küçük Kaynarca Antlaşmasından 1841 Londra Sözleşmesine Kadar Boğazlar Meselesi", **Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, C. III, Sayı:1 (Haziran 2001), s. 76; Metin Kunt, "Siyasal Tarih (1600-1789)", **Türkiye Tarihi: Osmanlı Devleti 1600-1908**, Sina Akşin (Edt.), Cem Yayınevi, İstanbul 1993, s. 66.

çıkmasını Osmanlı Devleti kesin olarak reddetmiştir. Rusya Küçük Kaynarca Antlaşması'ndan sonra, bir taraftan deniz yoluyla İstanbul Boğazı'nı zorlamasının hazırlıklarına girerken, diğer taraftan da Kırım'dan Balkanlara ve Kafkaslara doğru yayılmanın çarelerini aramaya başlamıştır. I. Napolyon'un 1798'de Mısır'ı işgali üzerine Osmanlı Devleti, Rusya'dan yardım istemek zorunda kaldı. Bunun üzerine Eylül 1798'de bir Rus filosu İstanbul'a gelerek demir attı. Bir süre sonra da Mısır'a gitmek üzere Osmanlı donanması ile birlikte boğazları geçerek Akdeniz'e açıldı. I. Napolyon'un yenilmesinden ve Mısır meselesinin çözümünden sonra 23 Aralık 1798'de yapılan savunma antlaşmasının 4. maddesi ile Rus harp gemilerinin boğazlardan geçişine müsaade edilirken diğer devletlerin harp gemilerinin boğazlardan geçişi yasaklandı. Böylece tarihte ilk defa olarak Rus harp gemilerinin boğazlardan geçerek Akdeniz'e açılmaları resmen kabul edilmiş olduğu gibi boğazlar, Osmanlı Devleti ile Rusya'nın ortak taahhüdü altına girdi.¹⁵ Bu antlaşma, Rusya'nın boğazlar üzerinden Akdeniz'e çıkmasına imkân verdiği gibi, Rusya'nın hem Doğu Akdeniz hem de Karadeniz'deki en üstün deniz gücü olmasını sağlamıştır. Antlaşmanın süresi sekiz yıl olarak belirlenmesine rağmen, Rusya, sürenin bitimine doğru elde ettiği hakları kalıcı hâle getirmek için uğraşmaya başlamıştır. Bu girişim Rus politikasının ana hedefi olmuş ve bu suretle "Boğazlar Meselesi" ortaya çıkmıştır.¹⁶

Rusların, Boğazları tehdit etmeye başlamasıyla, diğer bir deyişle "Boğazlar Meselesi"nin açıkça ortaya çıkmasıyla birlikte, bu mesele diğer büyük Avrupalı devletlerini de kendi çıkarları doğrultusunda Osmanlı-Rus rekabetinin içine çekmeye başlamıştır. Neticede, Karadeniz, çevresiyle birlikte, Osmanlı Devleti'nin tamamını devletlerarası rekabetin konusu haline getirmiş, aynı zamanda iç ve dış siyasetin de önemli gelişmelere yol açan, dikkatle göz önünde tutulması gereken bir diğer sebep olmuştur.¹⁷ Yaşanan siyasi olaylar neticesinde, Osmanlı Devleti, Ruslara Karadeniz'de üstün bir mevki tesis etmek fırsatını vermektense, diğer devletlere de geçiş hakkı tanıyarak, devletlerarasında eşit bir politika uygulamayı daha uygun bulmuş; Karadeniz'in

¹⁵ Süleyman Kocabaş, **Kuzey'den Gelen Tehdit: Tarihte Türk-Rus Mücadelesi**, Vatan Yayınları, İstanbul, 1989, s.166-170

¹⁶ Kemal Beydilli, "Küçük Kaynarca'dan Yıkılışa", **Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi**, C. I., IRCICA, İstanbul, 1999, s.77.

¹⁷ Rıfat Uçarol, "Küçük Kaynarca Antlaşması'ndan 1839'a Kadar Osmanlı İmparatorluğu", **Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi**, C. XI, Çağ Yayınları, İstanbul, 1989, s.180.

kapıları 1784'te Kutsal Roma-Germen İmparatorluğu'na, 1802 yılında Fransa'ya, hemen ardından da İngiltere'ye açılmıştır.¹⁸

Fransa ile Rusya arasında 1807 yılında yapılan görüşmelerinde, Rusya'nın Boğazlar'ın kendisine verilmesini talep ettiği haberi duyulunca, Osmanlı Devleti destek aramış ve İngiltere'yle yakınlaşmak zorunda kalmıştır. Bu kapsamda İngiltere ile 5 Ocak 1809 tarihinde, "Kale-i Sultaniye (Çanakkale) Antlaşması"nı imzalamıştır. Antlaşmanın 11. maddesine göre Osmanlı Devleti, barış zamanında Boğazları hiçbir yabancı devletin savaş gemisine açmamayı taahhüt etmiştir. Osmanlı İmparatorluğu Boğazlar'ın yabancı devletlerin savaş gemilerine kapalı tutulmasına dair eski İmparatorluk geleneğini İngiltere'ye kabul ettirmiş oluyordu.¹⁹ Antlaşmanın bu hükmü, Osmanlı İmparatorluğu'nun eski kaidesi olan boğazların kapalılığı kuralının uluslararası bir taahhüt haline getirilmesi itibarıyla Boğazlardan geçiş rejimi meselesinde bir dönüm noktasını teşkil etmiştir.²⁰ Bu tarihten sonra "Boğazlar Meselesi" uluslararası bir nitelik kazanmış oluyordu. Bu antlaşma, aynı zamanda Türk Boğazları'ndan geçiş rejiminin ikili antlaşmalarla düzenlendiği dönemin başlangıcını oluştururken; İngiltere ve Osmanlı Devleti de bundan sonraki süreçte "Boğazlar Meselesi"nde daima birlikte harekete edeceklerdir.

2. Boğazlar'ın İkili Antlaşmalarla Düzenlenmesi Dönemi (1809–1841)

Boğazlar'ın Rusya'nın savaş gemilerine kapalı olması durumu stratejik menfaatlerine aykırı bir durumdu ve bu nedenle Rusya, 19. yüzyıldan itibaren stratejik menfaatlerine uygun bir hak elde edebilmek ve boğazlara yerleşmek için her fırsatı kullanmaya başlamıştır.

Batılı devletlerin Doğu Akdeniz üzerinde kendi menfaatleri doğrultusunda yaptıkları politikalar neticesinde 6 Temmuz 1827'de Londra'da İngiltere, Rusya ve Fransa arasında yapılan görüşmeler sonucunda Osmanlı Devleti'ne bağlı özerk bir Yunanistan kurulmasına karar verilmesi²¹ Boğazlar konusunda Rusya'ya aradığı fırsatı vermiştir. Osmanlı Devleti'nin Londra'da alınan bu kararı kabul etmemesi üzerine, İngiliz, Rus ve Fransız ortak donanması, 20 Kasım 1827 tarihinde Navarin'de Osmanlı donanmasını yakmışlardır. Donanması yakılan Osmanlı Devleti ile İngiltere, Fransa ve Rusya

¹⁸ Feridun Cemal Erkin, **Türk Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi**, Başnur Matbaası, Ankara, 1968, s. 23.

¹⁹ Tukin, **Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Boğazlar Meselesi**, s. 119.

²⁰ Mahmut R. Belik, **Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü**, Sermet Matbaası, İstanbul, 1962, s. 9.

²¹ İnan, **Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi**, s. 10.

arasında siyasi ilişkiler kesilmiştir. Bununla birlikte, İngiltere ve Fransa, Osmanlı Devleti ile bir savaş yapmak niyetinde değillerdi. Fakat Rusya, “Londra Antlaşması”nı kabul ettirmek için Osmanlı Devleti'ne savaş ilan ederek, 20 Ağustos 1829 Edirne'yi ele geçirmiştir. Rusların Edirne'yi işgal etmesiyle 14 Eylül 1829 tarihinde “Edirne Antlaşması” imzalanmıştır.²² Bu antlaşma, Türk Boğazları'ndan geçiş rejimi açısından ayrı bir önem taşımaktaydı. Oldukça geniş bir yorumla 1829 yılına kadar süregeldiği ifade edilebilecek olan Boğazlar'da Osmanlı Devleti'nin mutlak egemenliği veya “kadim kaidesi”, bu antlaşmayla son bulmuş ve antlaşmanın akit taraflarından biri olan Rusya'nın ticaret gemilerinin yanı sıra, Boğazlar, barış zamanında, tüm yabancı devletlerin ticaret gemilerinde açık hale getirilmiştir.²³ Böylece, Boğazların ticaret gemilerine de kapalı olduğuna dair ulusal kural tarihe karışırken, Boğazların barış zamanında yabancı devletlerin ticaret gemilerine açıklığı, ilk kez olarak bu antlaşma ile uluslararası bir yükümlülük haline gelmiştir.²⁴

1822 yılında Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa'nın, Doğu Akdeniz'de kuvvetli bir devlet kurmak amacıyla Fransız teknik adamlarının desteğiyle kuvvetli bir ordu meydana getirerek Suriye'yi almak için harekete geçmesiyle Osmanlı Devleti'ne karşı başlattığı isyanı Padişah II. Mahmut'un bastıramaması üzerine, bu durumu çok iyi değerlendiren Rusya, görünüşte Osmanlı İmparatorluğu'nu korumak bahanesiyle günün birinde ele geçirmeyi tasarladığı toprakların güvenliğini sağlamak ve yapacağı yardım karşılığı taviz koparmak amacıyla harekete geçmiştir.²⁵ Rus Çarı'nın yardım teklifi üzerine, padişah II. Mahmut'un Rusya'nın destek ve yardımını sağlamak amacıyla, 1833 yılında imzaladığı “Hünkâr İskelesi Antlaşması”nın gizli maddelerinde “... *Devlet-i Aliye, Rusya Devleti lehine filini Akdeniz Boğazı'nı sed etmek...*” hükmüyle, Rusya'nın muhtemel bir savaşta, Osmanlı Devleti'ne yapacağı yardıma karşılık, Osmanlı Devleti'nin Çanakkale Boğazı'nı diğer bütün yabancı devletlerin savaş gemilerine kapatması esas kabul edilmiştir.²⁶ Yabancı savaş gemilerinin hiçbir şekilde Boğazlar'a girememesi anlamına gelen bu hüküm sayesinde Rusya, yıllardır özlemini çektiği ve yardıma koşarken amaçladığı sonuca ulaşarak,

²² Uçarol, “Küçük Kaynarca Antlaşması'ndan 1839'a Kadar Osmanlı İmparatorluğu”, s. 378.

²³ M. Deniz Vank, “Uluslararası Boğazların Hukuki Statüsü, Geçiş Rejimleri ve Türk Boğazları”, **Ankara Barosu Dergisi**, Sayı: 1998/1, s. 96.

²⁴ İnan, **Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi**, s. 11.

²⁵ Tükin, **Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Boğazlar Meselesi**, s. 144.

²⁶ Vank, “Uluslararası Boğazların Hukuki Statüsü, Geçiş Rejimleri ve Türk Boğazları”, s. 96.

içinde bulunacağı bir savaş durumunda Boğazlar'ın kendi savaş gemilerine açık karşı devletin gemilerine kapalı olması pozisyonunu elde etmiştir.²⁷

Karadeniz'e kıyısı bulunan bir devlet lehine akdedilen bu antlaşma, Avrupa'da Osmanlı Devleti'nin üzerindeki emellerin bir kez daha gözden geçirilmesi olgusunu ve Türk Boğazları'ndan geçiş rejiminin çok taraflı bir anlaşmayla düzenlenmesini isteğini de beraberinde getirmiştir. Bu ortak istekten hareketle, beş büyük devleti (İngiltere, Fransa, Rusya, Prusya, Avusturya) ile Osmanlı Devleti arasında 1841 yılında "Londra Boğazlar Sözleşmesi" (Akdeniz ve Karadeniz Boğazları Hakkında Sözleşme) akdedilerek, Türk Boğazları'ndan geçiş rejimi yeni bir niteliğe kavuşturulmuştur.²⁸ Bu sözleşmeye göre, Osmanlı Devleti'nin barış zamanında Boğazlar'ı bütün devletlerin savaş gemilerine kapatması, savaş zamanında ise eskiden olduğu gibi dost devlet elçilerinin hizmetinde bulunacak olan hafif savaş gemilerine özel fermanlarla Boğazlardan geçiş hakkı verebilmesi kararlaştırılmıştır.²⁹ Böylelikle, Rusya'nın "Hünkâr İskeleyi Antlaşması"yla Boğazlar üzerinde sahip olduğu tekel ortadan kaldırılmıştır. Sözleşmenin asıl önemi ise, daha önce yapılan 1798, 1809 ve 1833 antlaşmalarıyla Boğazlar'daki Türk hâkimiyeti iki taraflı anlaşmalarla kısıtlanmışken, "Londra Boğazlar Sözleşmesi"yle bu iki taraflılık "çok taraflılığa" dönüştürülerek Boğazlardan geçiş, ilk defa milletlerarası kaidelere bağlı hâle getirilmesinde yatmaktaydı.³⁰

3. Boğazlar'ın Çok Taraflı Antlaşmalarla Düzenlenmesi Dönemi (1841–günümüz)

Türk Boğazları'nın hukuksal rejimini düzenleyen ilk çok taraflı antlaşma olma özelliği taşıyan "Londra Boğazlar Sözleşmesi"yle Türk Boğazları'nın barış zamanı yabancı devletlerin savaş gemilerine kapalılığı ilkesi, Osmanlı Devleti'nin kendi takdirine bağlı bir ilke olmaktan çıkarılarak uluslararası yükümlülüklerle dayanan bir kural haline getirilmiş oluyordu.

Bu tarihten günümüze kadar Türk Boğazları'nın geçiş rejimine ilişkin düzenlemeleri üç başlık altında incelemek mümkündür:

- i) "Lozan Barış Antlaşması"na kadarki geçiş rejimi dönemi (1841–1923)

²⁷ Rıfat Uçarol, **Siyasi Tarih 1789–1994**, Filiz Kitapevi, İstanbul, 1985, s.175

²⁸ Vank, "Uluslararası Boğazların Hukuki Statüsü, Geçiş Rejimleri ve Türk Boğazları", s. 96-97.

²⁹ Uçarol, "Küçük Kaynarca Antlaşması'ndan 1839'a Kadar Osmanlı İmparatorluğu", s. 428.

³⁰ İdris Bostan, "Osmanlı İmparatorluğu Döneminde İstanbul Boğazından Geçişin Tabii Olduğu Kurallar", **Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı**, B. Öztürk, M. Kadioğlu, H. Öztürk (Ed.), TÜDAV, İstanbul, 2000, s. 7.

ii) “Lozan Boğazlar Sözleşmesi”yle düzenlenen geçiş rejimi dönemi (1923–1936)

iii) “Montreux (Montrö) Boğazlar Sözleşmesi”yle tesis edilen geçiş rejimi dönemi (1936–...)

3.1. “Lozan Barış Antlaşması’na Kadarki Geçiş Rejimi Dönemi (1841–1923)

Yukarıda da dikkat çekildiği gibi, 1841 yılında akdedilen “Londra Boğazlar Sözleşmesi”yle dönemin güçlü Avrupa devletleri, deyim yerindeyse emellerine kavuşuyorlar ve Boğazlar’dan geçiş rejimini çok taraflı bir antlaşmanın teminatı altına alıyorlardı. Bu sözleşmeyle, uluslararası uygulamada geçmiş dönemlerden beri Osmanlı Devleti tarafından uygulanan “kapalılık” esasının savaş gemileri için geçerliliğini korumasının (Kaide-i Kadime) kabul edildiği, buna karşılık, ticaret gemileri açısından Boğazlar’dan serbest geçiş hakkının yeni bir örneğine yer verildiği sonucuna varmak mümkündür.³¹ Diğer taraftan, “Londra Boğazlar Sözleşmesi”yle Avrupalı devletler Osmanlı Devleti’nin egemenlik haklarını ilan ve tasdik ettikleri halde, Babıali’ye Boğazları kapalı tutmak gibi onun egemenlik haklarına bir müdahale teşkil eden ağır bir mecburiyet yükleyerek tezada düşmüşlerdir. Çünkü eski kaide gerçekte padişahın tek basına idari bir tedbiri idi. Şimdi ise padişahın böyle keyfi bir yetkiyi kullanmaya imkân vermemek için, padişah kapalılık ilkesinin gelecekte de yürürlükte kalacağını azim ve kararını ilan etmiş oluyor ve padişahın bu kararına saygı gösterilmesi büyük devletlerce taahhüt altına alınmış oluyordu. Böylece büyük devletlerin hem kendi istekleri uygulanmış olacak, hem de padişahın haysiyeti –velev ki zahiri bir şekilde olsun– bu sözleşmeye konulmuş oluyordu. Osmanlı Devleti bu sözleşmeyle barış zamanında Boğazları tek taraflı kullanma iradesini yitirmiş olmakla birlikte bu sözleşme ne Babıali’nin büyük devletlerden her birine karşı bir taahhüdü idi ne de büyük devletlerden her biri tarafından diğerlerine karşı münferiden vaki olmuş bir taahhüt idi. Bu daha ziyade müteselsil ve ufak parçalara ayrılması mümkün olmayan bir yüklenme idi. Fakat savaş zamanında ise, Osmanlı Devleti kendi takdirine göre Boğazları istediği devletin savaş gemilerine açma

³¹ Vank, “Uluslararası Boğazların Hukuki Statüsü, Geçiş Rejimleri ve Türk Boğazları”, s. 97.

hakkına sahipti. Nitekim, Babıali bu hakkını, 1853–1856 Kırım Savaşı'nda kullanmıştır.³²

Daha sonra akdedilen 1856 tarihli “Paris Antlaşması”nda, Boğazlar’dan, Karadeniz’in tarafsızlığı dolayısıyla bahsedilirken, antlaşmanın 10. maddesiyle 1841 tarihli “Londra Boğazlar Sözleşmesi”nin savaş gemileri için öngördüğü “Kaide-i Kadime” teyit edilmiş ve Karadeniz’in sahildevletleri de dâhil olmak üzere, tüm yabancı devletlerin savaş gemileri için, “katiyen ve daimi olarak memnu ve mesdud” olduğu esas kabul edilmiştir. Ancak yine bu antlaşmanın 14. ve 18. maddeleriyle, yukarıda belirtilen “kapalılık” kuralına, Karadeniz’e sahildevletleri “hizmetinde lazım olacak kadar” gemiyi bu denizde bulundurabileceği ve Tuna Nehri için tespit edilen esasların uygulanmasını teminen, akit tarafların Tuna Nehrinin ağızlarında “ikişer kıt’a ufak sefine buldurmaya hakkı olacaktır” şeklinde, özellikle sahildevletleri lehine iki istisna getiriliyordu.³³ 1856 yılında toplanan Paris Kongresi’nde, Türk Boğazları’yla ilgili olarak imzalanan bir diğer belge olan “Paris Boğazlar Sözleşmesi”nde ise, bir yandan Osmanlı padişahı Boğazlar’ın yabancı savaş gemilerine kapalılığı ilkesini kesinlikle ve sürekli olarak uygulayacağını taahhüt ederken, diğer yandan da diğer akit taraflar, Boğazlar’ın savaş gemileri için kapalılığı kuralı ile Osmanlı padişahının bu kararına riayet edeceklerini taahhüt ediyorlardı.³⁴

“1856 Paris Boğazlar Sözleşmesi”ni hazırlayanların daimi olarak kurduklarını düşündükleri düzen sadece on beş yıl yaşayabilmiştir. Zira, “Paris Boğazlar Sözleşmesi”, Rusya’nın Karadeniz’deki hâkimiyetine son verdiği için Rusya, Karadeniz’in tarafsızlığından kurtulmak amacıyla fırsat kollamaya başlamış ve bu fırsata 1870 Fransa–Prusya Savaşı’ndan Fransa’nın yenik çıkması, öte yandan İngiltere’nin hareket serbestisini kaybetmesi sonucu kavuşmuştur.³⁵ Nitekim bu ortamda Rusya Avrupa’daki siyasi durumdan faydalanarak, kendisini hareket serbestisinden mahrum bırakan “Paris Boğazlar Sözleşmesi”nin hükümlerinden kurtulmak için 31 Ekim 1870’de tek taraflı olarak “Paris Boğazlar Sözleşmesi”nin Karadeniz ile ilgili hükümlerini

³² Dördüncü, “1774 Küçük Kaynarca Antlaşması’ndan 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi’ne Kadar Boğazlar Meselesi”, s. 88. Bu konuda ayrıca bkz. Erdoğan Keleş, “Kırım Savaşı’nda (1853–1856) Karadeniz ve Boğazlar Meselesi”, *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, Sayı: 23 (2008), s. 149-194.

³³ Vank, “Uluslararası Boğazların Hukuki Statüsü, Geçiş Rejimleri ve Türk Boğazları”, s. 97-98.

³⁴ Vank, “Uluslararası Boğazların Hukuki Statüsü, Geçiş Rejimleri ve Türk Boğazları”, s. 98.

³⁵ Tükin, *Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Boğazlar Meselesi*, s. 290.

tanımadığını ilan etmiştir.³⁶ Avrupa devletleri, Rusya'nın tek taraflı fesih kararını uluslararası hukuk kurallarına aykırı olduğu için tepki ile karşılaşmış fakat sonunda Rusya'nın bu hareketini kabul etmek zorunda kalmışlardır. Bismarck'ın önerisi üzerine, Londra'da bir konferans toplanmış ve 13 Mart 1871 tarihinde Osmanlı Devleti, Almanya, Avusturya, İngiltere, Fransa, İtalya ve Rusya arasında “Karadeniz Hakkında Londra Antlaşması” imzalanmıştır. Bu antlaşmayla Karadeniz'in tarafsızlaştırılması ve askersizleştirilmesi rejimi sona ererken, Osmanlı Devleti ve Rusya'nın Karadeniz'de donanma bulundurma ve tersane kurma hakları yeniden kabul edilmiştir.³⁷ “Karadeniz Hakkında Londra Antlaşması” bu açılarından büyük önem arz etmekteydi. Çünkü, Rusya bu antlaşmayla sıcak denizlere inme politikasını gerçekleştirmek için inisiyatifi ele geçirirken, Osmanlı Devleti ise Rusya'nın sayesinde bir süreliğine de olsa kendi kıyı toprakları üzerinde egemenlik hakkına yeniden kavuşmuştur.

Süveyş Kanalı'nın açılmasına kadar güçler dengesi içinde Osmanlı Devleti'nin yaşamasına razı olan İngiltere, Fransa ve Rusya'nın, 19. yüzyıl sonu itibariyle Osmanlı topraklarını paylaşma hususunda kendi aralarında artık ihtilafa düştükleri görülmektedir. Özellikle Rusya söz konusu olduğunda, İngiliz çıkarlarının ve Hindistan'ın savunulmasının Türk Boğazları'ndan ve Osmanlı Devleti'nin kuzey sınırlarında başladığı İngiliz devlet adamları ve stratejistlerince kabul edilmekteydi.³⁸ Bu amacın hâsıl olabilmesi için de iki önemli şartın gerçekleşmesi gerekmekteydi: Birincisi, Boğazlar'ın kontrolünde dost bir ülkenin varlığı, ikincisi ise, Boğazlar'ın gerçekten bir “bariyer” olma özelliğini kazanabilmesiydi. Fakat her iki şartın gerçekleşmesinde çok ciddi bir engel vardı. Osmanlı Devleti'nin giderek daha güçsüz bir hâle gelmesi ve bu nedenle de varlığının herkes tarafından tartışılır olması İngiltere'yi endişelendirmekteydi. Osmanlı Devleti'nin hızlı bir biçimde parçalanmasının yol açacağı sonuçlar arasında yer alan Boğazlar'ın kontrolünün bir başka devletin eline geçmesi durumu, Akdeniz'deki güç dengesini bozabilecek yeni bir güç odağı istemeyen İngiltere açısından arzu edilmeyen bir şeydi. Dolayısıyla İngiltere için mümkün olduğunca Osmanlı Devleti'nin bağımsızlığını ve toprak bütünlüğünü desteklemek ve varlığının devamını

³⁶ Kemal Beydilli, “Boğazlar Meselesi”, **İslam Ansiklopedisi**, C.II, İstanbul, 1992, s. 267.

³⁷ İnan, **Türk Boğazları'nın Siyasal ve Hukuksal Rejimi**, s. 17.

³⁸ Bu konuda bkz. Yuluğ Tekin Kurat, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Paylaşılması**, Kalite Matbaası, Ankara, 1976.

sağlamak ilkesi, bu dönemde İngiltere'nin Türk Boğazları ile ilgili politikalarının en temel ilkelerinden birisini oluşturmuştur.³⁹

Diğer taraftan, 1871 “Karadeniz Hakkında Londra Antlaşması”yla Rusya için Boğazlar yolu yeniden açılmasıyla birlikte, Rusya bir yandan Karadeniz’de tersane ve savaş gemisi yapımına hız verirken, diğer yandan 1871 ve 1872 yıllarında Osmanlı Devleti’nin Avrupa’daki topraklarında, Rus diplomatların himayesi sayesinde “Panslavizm” faaliyetlerini hızlandırmıştır. Nitekim bu faaliyetler sonucu 1 Ağustos 1875 tarihinde Bosna-Hersek’te başlayan isyan hareketi genişleyerek bir yıl sonra bütün Balkanları sarmıştır. Bosna-Hersek ve Bulgar ayaklanmaları sonucu ortaya çıkan kriz üzerine, Osmanlı Devleti’nin Balkanlardaki eyaletlerinin yönetim koşullarını düzenlemek üzere Aralık 1876’da Prusya, İngiltere, Rusya, Fransa ve Osmanlı Devleti’nin katıldığı “Tersane Konferansı” düzenlenerek, Osmanlı Devleti’nin akıbeti hakkında görüşmelerde bulunulmuş, Osmanlı Devleti’ne toprak terki de dâhil olmak üzere bazı önemli kararlar dikte ettirilmeye çalışılmıştır. Sırbistan ve Karadağ için bağımsızlık, Bulgaristan ve Bosna-Hersek içinse özerklik kararının alındığı konferans kararlarının Osmanlı Devleti tarafından kabul edilmemesi üzerine, bu fırsattan yararlanan Rusya, 1877’de “93 Harbi” olarak da bilinen 1877–1878 Osmanlı-Rus Savaşı’nı başlatmıştır.⁴⁰ Rusya’nın savaşı başlatmaktaki asıl amacı “Hasta Adam” olarak tabir edilen Osmanlı Devleti’nin Karadeniz’deki hâkimiyetine son vererek, kayıtsız şartsız Rus egemenliğini tesis edip Karadeniz’i bir Rus iç denizi haline getirmektir. Diğer bir deyişle, Rusya İstanbul’un korunma hattı olan Tuna’yı ve Balkanlar’ı ortadan kaldırarak Rus himayesi altında zayıf bir Osmanlı Devleti’ni şimdilik yaşatmayı, Avrupalı devletlerin herhangi bir anlaşmazlığında ise İstanbul ve Boğazları rahatça ele geçirmek için uygun şartları oluşturmak istiyordu.⁴¹

1877–1878 Osmanlı–Rus Savaşı’nın sonucunda Osmanlı Devleti Rusya’ya yenildiği gibi, Rus orduları da başkent İstanbul önlerine kadar gelmişlerdir. 3 Mart 1878’de yapılan “Ayastefanos (Yeşilköy) Antlaşması” ile Boğazlar konusunda 1841 “Londra Antlaşması”nın hükümleri tekrar teyit edilirken, antlaşmaya Boğazlar’ın barışta ve savaşta Rus limanlarına gelecek ya da Rus limanlarından gidecek tarafsız ticaret gemilerine açık bulundurulacağı

³⁹ Esin Yurdusev, “Osmanlı İmparatorluğu Rusya ve Hindistan Üçgeninde İngiltere’nin Boğazlar Politikası”, *Bellekten*, C. LXIII, Sayı: 237 (Ağustos 1999), s. 562.

⁴⁰ Bayram Kodaman, “1876–1920 Arası Osmanlı Siyasi Tarihi”, *Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi*, C. XII, İstanbul, 1993, s. 136-138.

⁴¹ Kocabaş, *Kuzeyden Gelen Tehdit Tarihte Türk–Rus Mücadelesi*, s. 313.

hükmü de eklenmiştir.⁴² Toprak kayıplarıyla birlikte Osmanlı Devleti için çok ağır sonuçlar doğran bu antlaşmayla birlikte Rusya'nın sağladığı üstünlük Avrupa devletleri için de endişe verici olmuştur. Bunun üzerine, Avrupa devletleri de Rusya'yı savaşa tehdit ederek, Rusya'nın “Şark Meselesi”ni tek başına çözmeye çalışmasını engellemek için İngiltere, Avusturya ve Almanya ciddi hazırlıklar yapmaya başlamışlardır.⁴³ Kendi aleyhine gruplaşan Avrupa devletleri karşısında, Rusya “Ayestefanos Antlaşması”nın aşırı hükümlerini gözden geçirmekle görevli bir kongre toplanması ilkesini kabul etmek zorunluluğunda kaldı. Bismark'ın teklifi üzerine 13 Haziran 1878'de Berlin'de toplanan kongre sonucunda 14 Temmuz 1878 tarihinde “Berlin Antlaşması” imzalanmıştır.⁴⁴ Bu antlaşmayla, Boğazlar konusunda 1871 “Londra Antlaşması”nın hükümlerinin yürürlükte olduğu teyit edilerek, Rusya'nın “Ayestefanos Antlaşması”yla Karadeniz ve Boğazlar üzerinde elde ettiği nüfuz kırılmıştır. Bu tarihten itibaren I. Dünya Savaşı'na kadar geçen zaman diliminde Boğazlar konusundaki rejim 1871 “Londra Antlaşması” çerçevesinde uygulanmıştır.

Boğazlar sorunu 1911 Trablusgarp Savaşı sırasında yeniden ortaya çıkmıştır. Savaş sırasında, Çanakkale'ye karşı bir İtalyan saldırısı ihtimalinden hareketle Rusya Osmanlı Hükümeti'ne, Rus savaş gemilerine geçiş serbestisi verilmesi, bunun karşılığında da Boğazlar'ın Osmanlı Devleti'ne ait olduğunu garanti eden bir teklif sunmuştur.⁴⁵ Diğer taraftan Rusya ayrıca Bulgaristan, Yunanistan, Sırbistan ve Karadağ devletlerini Osmanlı İmparatorluğu'na karşı kıskırtarak 1912 yılında Balkan Savaşları'nın çıkmasında da önemli rol oynamıştır. Böylece, Osmanlı İmparatorluğu'nu adeta bir kıskaç içine alarak onu zor duruma düşürmüş ve bundan istifade ederek Boğazlar'ın statüsünde istediği değişikliği gerçekleştirme çabalarını sürdürmüştür.⁴⁶ Ancak Rusya,

⁴² Bu antlaşmayla Romanya, Sırbistan ve Karadağ bağımsızlığına kavuşurken, Tuna nehrinden Ege Denizi'ne, Karadeniz'den Sırbistan sınırına kadar olan bölgede Osmanlı Devleti'ne bağlı özerk bir “Büyük Bulgaristan Prensiği” kurulmuştur. Arnavutluk dışında Balkanlar'daki tüm topraklarını kaybeden Osmanlı Devleti, Doğu Anadolu'da da Batum, Kars, Bayezid ve Ardahan'ı Rusya'ya bırakmak zorunda kalmıştır.

⁴³ Genelkurmay Başkanlığı, **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi (Osmanlı Devri, 1877–1878 Osmanlı–Rus Harbi, Kafkas Cephesi Harekatı)**, C. II, Ankara, 1985, s. 196-197.

⁴⁴ Yuluğ Tekin Kurat, “1877–1878 Osmanlı-Rus Harbinin Sebepleri”, **Belleten**, C. XXVI, Sayı: 103 (1962), s. 567.

⁴⁵ Erkin, **Türk Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi**, s. 41.

⁴⁶ Rıfat Uçarol, “Değişmekte Olan Dünyada Türk Boğazları'nın Önemi ve Geleceği”, **Yeni Dünya Düzeni ve Türkiye**, 3. bs., Sabahattin Şen (Edt.), Bağlam Yayıncılık, İstanbul, 1994, s.180

bütün bu çabalarına ve Osmanlı Devleti'nin 1912–1913 Balkan Savaşları'nda uğradığı büyük yenilgiye rağmen, o tarihlerde müttefiki olduğu halde İngiltere'yi Boğazlar meselesinde daima karşısında bulduğundan, Boğazlar'ın statüsünü kendi lehine değiştirmeyi başaramamıştır.⁴⁷

Boğazlar konusu, I. Dünya Savaşı sırasında da büyük önem arz etmiştir. Zamanın devlet adamları bu önemi, Rusya'nın yıkılması, Romanya'nın ezilmesi, harbin en az iki yıl daha fazla sürmesi gibi sonuçlarla ifade etmişlerdir. Bundan dolayı da Boğazlar, savaş sonrası kararlarında kuvvetli propaganda vasıtası olarak kullanılmış, Osmanlı İmparatorluğuna kabul ettirilecek ağır şartlar Boğazlar konusunda beslenen amaçlara dayandırılmak istenmiştir.⁴⁸ Osmanlı Devleti I. Dünya Savaşında Boğazları bütün yabancı harp ve ticaret gemilerine kapatmıştır. Türk Boğazları'nın statüsündeki değişikliğin önünü açacak en önemli gelişme, 11 Ağustos 1914 tarihinde “Goeben” ve “Breslau” isimli iki Alman savaş gemisinin Türkiye'ye sığınmak üzere Çanakkale Boğazı'ndan geçmesiyle yaşanmıştır. Söz konusu savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişi Boğazlar'ın kapalılığı ilkesine ters düştüğü için, Osmanlı İmparatorluğu'nun I. Dünya Savaşı'ndaki tarafsızlığını da tartışmalı ve tehlikeli bir duruma sokmuş, Osmanlı Hükümeti de her iki gemiyi de satın aldığı ilan ederek, uluslararası tepkileri azaltmaya çalışmıştır. Nihayetinde, “Yavuz” ve “Midilli” isimlerinin verildiği bu savaş gemisinin Rusya'nın Sivastopol Limanını bombalaması üzerine Osmanlı İmparatorluğu bir oldu-bitti ile savaşa girmiştir. I. Dünya Savaşı'nda İngiltere, Almanya'nın yanında yer alması sebebiyle Osmanlı İmparatorluğu'nu zora sokmak için önce Irak'ta, daha sonra da Çanakkale'de iki cephe açmış, böylece Osmanlı İmparatorluğu daha savaşın başında farklı cephelerde savaşmak zorunda kalmıştır. Bu cepheler içerisinde Çanakkale Cephesi ve bu cephede cereyan eden savaşlar özel bir önem arz etmiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nun savaşa girişi ile beraber İngiltere Deniz Bakanı Winston Churchill'in yönlendirmeleri üzerine, müttefikler Çanakkale Boğazı'nı denizden geçerek Boğazları ve İstanbul'u ele geçirmeyi hedeflemişlerdir. Burada ana düşünce, Boğazlar ele geçirildiği takdirde Osmanlı İmparatorluğu'nun barışı kabul etmek zorunda kalacağı, Rusya ile irtibat kurularak bu devlete silah ve malzeme sevki yapılabileceği ve Rus buğdayından yararlanılabileceği amaçları üzerine kurulmuştur. Ayrıca müttefiklerin

⁴⁷ Başyurt, **Ateş Yolu: Boğazlarda Bitmeyen Kavga**, s. 46.

⁴⁸ Yusuf Hikmet Bayur, **Türkiye Devletinin Dış Siyaseti**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1995, s. 8.

Boğazlara yerleşmeleri ve Osmanlı İmparatorluğu'nun savaştan çekilmesi halinde, henüz savaşa girmemiş olan Balkan devletlerinin müttefikler karşısında savaşa katılmaya cesaret edemeyecekleri düşünülmüştür.⁴⁹ Diğer taraftan, Rusya 4 Mart 1915'te, İtilaf Devletleri'nden İstanbul'u, İzmit Körfezi'ni de kapsayan Anadolu topraklarını, Marmara ve Çanakkale Boğazları civarındaki adaları ve Boğazlar'daki bazı stratejik noktaları istemiştir. Buna karşılık da bu devletlerin Osmanlı İmparatorluğu'nun diğer bölgelerindeki paylaşma planlarını kabul etmiştir. Böylece İngiltere ve Fransa, Boğazlar bölgesini tarihte ilk defa olarak Rusya'ya bırakmayı kabullenmişlerdir. Bununla beraber daha sonra Rusya'nın bu isteklerinden endişe duyan İngiltere ve Fransa, 1915 yılı başlarında İstanbul'a ulaşmak istemişlerdir.⁵⁰ Bu amaçlarla oluşturulan ortak İngiliz ve Fransız donanması 19 Şubat 1915'ten itibaren Çanakkale Boğazı'nın iki yanındaki tabyaları bombardımana başlamıştır. 18 Mart 1915'e kadar aralıklarla devam eden bu bombardımanlar sonucunda aynı gün Çanakkale Boğazı'na giren Müttefik devletler donanması büyük bir hezimete uğrayarak yedi gemisini kaybetmiş ve geri çekilmek zorunda kalmıştır. Bütün dünyada büyük yankılar uyandıran bu yenilginin tarafsız devletler ve Müslüman dünyasında yaratabileceği etkilerin olumsuz sonuçlarını engellemek amacıyla bu defa Müttefik devletler Çanakkale Boğazı'nı karadan geçmek amacıyla Nisan ayı sonlarına doğru Gelibolu Yarımadası'nın güneyindeki plajlara 70.000 kişilik bir İngiliz ve Fransız kuvveti çıkarmaya başlamışlardır. Burada da Müttefikler devletler Türk askerinin çok sert direnişiyle karşılaşmışlar ve çok kanlı muharebeler cereyan etmiştir. Güneyden ilerleyemeyeceklerini anlayan Müttefik devletler bu defa da yarımada'nın batı kıyılarına 6 Ağustos'tan itibaren asker çıkarmaya başlamışlardır. Bu bölgede ilerlemeye çalışan Müttefik devletler ile Mustafa Kemal'in komutası altındaki Anafartalar Grubu arasında çok kanlı muharebeler olmuş ve ilerlemeye muvaffak olamayan Müttefik devletler bu bölgedeki muharebelerde üç hafta içinde 40.000 kayıp vermişlerdir. Neticede bu bölgede de başarılı olamayacağını anlayan Müttefik devletler, Aralık ayından itibaren çekilmeye başlamışlar ve ölü ve yaralı olmak üzere toplamda 250.000 kayıp vermişlerdir. Öte yandan Türkler de 250.000 kayıp vermişlerdir, ancak Müttefik devletler Çanakkale Boğazı'nı geçemeyerek

⁴⁹ Fahir Armaoğlu, **20.Yüzyıl Siyasi Tarihi (1914–1980)**, Tisa Matbaası, Ankara, 1984, s. 111-112.

⁵⁰ Coşkun Üçok, **Siyasal Tarih (1789–1960)**, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara, 1980, s. 218.

İstanbul ile Boğazlar'ı ele geçirme planları başarısızlıkla sonuçlanmıştır.⁵¹ Ne var ki, I. Dünya Savaşı'nda Almanya ve müttefiki Osmanlı İmparatorluğu'nun yenilgiye uğraması sonucunda, imparatorluğun diğer bölgeleri gibi Boğazlar da işgal edilecektir. 30 Ekim 1918 günü imzalamak zorunda kaldığı Mondros Mütarekesi'yle Osmanlı İmparatorluğu; i) Çanakkale ve İstanbul Boğazları'nın açılması, ii) Karadeniz'e serbestçe geçişin sağlanmasını, iii) Çanakkale ve İstanbul Boğazları'nın her iki kıyısında yer alan istihkâmların Müttefik devletlerce işgalini kabul etmek zorunda kalmıştır.⁵² Daha sonra Osmanlı İmparatorluğu ile savaşın galip devletleri arasında 10 Ağustos 1920'de imzalanan ve Boğazlar'ın savaş ve barış zamanlarında bütün yabancı devletlerin savaş ve ticaret gemilerine, sivil ve askeri uçaklarına açık olması ilkesi doğrultusunda yeni bir boğazlar rejimini öngören Sevr Barış Antlaşması'yla Boğazlar'da 468 yıldan beri süren Türk egemenliğinin tamamen kaldırıldığı yeni bir döneme girilmiş oluyordu. Ancak, Mustafa Kemal'in önderliğindeki Ankara Hükümeti Sevr Barış Antlaşması'nı reddetmiş ve Anadolu'da başlayan Milli Mücadele, Sevr Barış Antlaşması'nın yürürlüğe girmeyeceğini göstermiştir.

3.2. “Lozan Boğazlar Sözleşmesi”yle Tesis Edilen Geçiş Rejimi Dönemi (1923–1936)

24 Temmuz 1923 tarihinde Türkiye, İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Yunanistan, Romanya ve Sırp-Hırvat-Sloven Devleti (Yugoslavya) arasında imzalanan Lozan Barış Antlaşması'nın Boğazlar'dan geçiş rejimine ilişkin temel prensibini içeren 23. maddesine göre akit taraflar; aynı gün imzalanan ve antlaşmaya ekli olup antlaşmayla aynı hukuki değere haiz olacağı belirtilen “Boğazlar'ın Tabi Olacağı Usule Dair Mukavelename”yle (Lozan Boğazlar Sözleşmesi)⁵³ Çanakkale Boğazı'nda, Marmara Denizi'nde ve İstanbul Boğazı'nda, barışta ve savaşta, denizden ve havadan geçiş ve ulaşım serbestliği ilkesini kabul etmişlerdir. Böylece Boğazlar'ın tabi olacağı geçiş rejimi, Türkiye'nin tek yanlı iradesiyle değil, 1841'den beri devam eden ve çok sayıda devletin ortak iradesi sonucu ortaya çıkan uluslararası kurallara tabi olmaya

⁵¹ Armaoğlu, **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1914–1980)**, s. 114.

⁵² Vank, “Uluslararası Boğazların Hukuki Statüsü, Geçiş Rejimleri ve Türk Boğazları”, s. 99.

⁵³ “Lozan Boğazlar Sözleşmesi” Türkiye, İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Yunanistan, Romanya, Sırp-Hırvat-Sloven Devleti (Yugoslavya), Rusya ve Bulgaristan arasında imzalanmıştır.

devam ediyordu.⁵⁴ Bu çerçevede Lozan Boğazlar Sözleşmesi hükümlerine göre “Boğazlar” terimi Çanakkale, İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi’ni içermektedir. Boğazlar’dan, denizden ve havadan, gerek barış, gerek savaş zamanında geçecek, ticaret gemilerinin, sivil uçakların, savaş gemilerini, savaş uçaklarının ulaşımını serbest bırakılırken, barış zamanında ve Türkiye’nin tarafsız kaldığı tüm savaşlarda geçiş özgürlüğü tanınmaktaydı. Diğer taraftan, Boğazlar Milletler Cemiyeti’nin koruması altına alınırken, Boğazlar’a ilişkin düzenlemeler bir uluslararası komisyona (Boğazlar Komisyonu) bırakılmıştır.⁵⁵

“Lozan Boğazlar Sözleşmesi”yle bir yandan yabancı devletlere savaş gemilerini Karadeniz’e geçirme hakkı tanınıp, diğer yandan Boğazlar bölgesinin askerden arındırılması kabul edilirken; bu durumun Türkiye için bir sakınca yaratmaması, diğer bir deyişle, Türkiye’nin güvenliğinin sağlanmasını teminen kaleme alınan 18. maddesiyle geçiş serbestliğinin ihlali veya askerden arındırılmış bölge ya da bölgelerin güvenliğini tehlikeye düşürecek herhangi bir tecavüz varit olduğu takdirde, akit devletlerin, bu konuda Milletler Cemiyeti Meclisi’nin vereceği karar doğrultusunda, bu tehdit, tecavüz veya ihlalleri ortaklaşa olarak önlemeleri öngörülmüştür. Ancak daha sonra, Avrupa’da gelişen yeni siyasi ortam ve hızla gelişen silahlanma çabaları, Türkiye’nin güvenliğinin sağlanması amacıyla getirilen bu hükmün işleme hâle gelmesine neden olmuştur.⁵⁶

Değişen siyasi şartların yanı sıra, Lozan sistemiyle getirilen güvencyi taahhüt eden devletlerden biri olan Japonya’nın Milletler Cemiyeti’nden ayrılması ve uluslararası platformlarda sık sık rastlanan oldu-bittiler karşısında Türkiye, 11 Nisan 1936 tarihinde “Lozan Boğazlar Sözleşmesi”nin akit taraflarına gönderdiği notada Lozan Boğazlar Sözleşmesi’nde yapılmasını istediği değişikliklerin bir konferansta görüşülmesini talep ederek şu gerekçelere dikkat çekmiştir:

1) Avrupa’da hızla gelişen silahlanma yarışı, siyasi durumun 1923 yılına oranla değişmiş olması, özellikle Akdeniz’de görülen güvensizlik ortamının Boğazlar’ı, dolayısıyla da Türkiye’yi tehdit eder bir mahiyet kazanması,

2) İtalya’nın 1933’te Habeşistan’a saldırısı karşısında Milletler Cemiyeti’nin aciz tavrı ve özellikle Japonya’nın Milletler Cemiyeti’nden

⁵⁴ İnan, **Türk Boğazları’nın Siyasal ve Hukuksal Rejimi**, s. 25.

⁵⁵ A. Haluk Ülman, “Türk Dış Politikasına Yön Veren Etkenler (1923–1968)”, **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, C. 23, No: 3 (1968), s. 263.

⁵⁶ Vank, “Uluslararası Boğazların Hukuki Statüsü, Geçiş Rejimleri ve Türk Boğazları”, s. 101.

ayrılmasıyla Lozan sisteminin Boğazlar için getirdiği güvencenin uygulama alanının zorlaşması, hatta kalmamış olması,

3) Lozan sisteminde yalnızca barış ve savaş zamanlarında uygulanacak rejimin belirtilirken, yakın bir savaş tehlikesinin hissedilmesi durumundan hiç söz edilmemesi ve böyle bir durumda Türkiye'ye savunmasız kalmamasının teminen meşru müdafaa hakkının tanınmasının gerekliliği.⁵⁷

İşte bu gerekçeler çerçevesinde, ülkesinin bütünlüğünü sağlamayı ve Boğazlar'ın, Lozan sistemiyle getirilmiş bulunan askerden arındırılması hükmünü sona erdirmeyi amaçlayan Türkiye'nin talepleri, "Lozan Boğazlar Sözleşmesi"nin İtalya dışında kalan akit taraflarınca kabul görerek 22 Haziran 1936 tarihinde İsviçre'nin Montreux şehrinde toplanan uluslararası konferansta ele alınarak, Türk Boğazları için yeni bir hukuki rejimin düzenlenmesi için çalışmalara başlanmıştır.⁵⁸

3.3. "Montrö Boğazlar Sözleşmesi"yle Tesis Edilen Geçiş Rejimi Dönemi (1936–...)

Montrö Boğazlar Konferansı 22 Haziran 1936–20 Temmuz 1936'ya kadar sürmüştür. Genel olarak bakıldığında, konferansta, Japonya tarafından desteklenen İngiltere'nin bir yanda, Karadeniz'e kıyıdaş devletler ve Fransa tarafından desteklenen Türkiye'nin ise diğer yanda yer aldığı söylenebilir. Konferans sonunda, savaş gemilerine uygulanacak sınırlamalar açısından İngiliz tasarısına; Türkiye'nin kendisini çok yakın bir savaş tehdidi altında hissetmesi durumu, Boğazların askerileştirilmesi ve "Boğazlar Komisyonu"nun kaldırılması açılarından ise Türk tasarısına uygun bir metin kabul edilecektir.⁵⁹ 20 Temmuz 1936'da imzalanan "Montrö Boğazlar Sözleşmesi" 29 madde, 4 ek ve bir protokolden oluşmaktadır.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'yle kabul edilen yeni Boğazlar rejimi ana hatlarıyla şöyledir: Barış zamanında, ticaret gemileri, gündüz ve gece, bayrakları ve taşıdıkları yükler ne olursa olsun, uluslararası sağlık kuralları çerçevesinde Türk yasalarıyla konulmuş olan sağlık denetimine tabi tutulmaları hariç olmak üzere, hiçbir merasime tabi olmadan, Boğazlardan geçiş ve tam ulaşım özgürlüğünden yararlanacaklardır. Bu gemiler Boğazlarda bir limana

⁵⁷ Vank, "Uluslararası Boğazların Hukuki Statüsü, Geçiş Rejimleri ve Türk Boğazları", s. 101-102.

⁵⁸ Vank, "Uluslararası Boğazların Hukuki Statüsü, Geçiş Rejimleri ve Türk Boğazları", s. 102.

⁵⁹ Kudret Özersay, "Montreux Boğazlar Sözleşmesi", **Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşı'ndan Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, C. I, Baskın Oran (Edt.), İletişim Yayınları, İstanbul, 2002, s. 374.

uğramaksızın transit geçerlerken, alınması öngörülen ve sözleşmeye savaş zamanında Türkiye savaşı değilse, sözleşmenin 4. maddesine göre, ticaret gemileri, bayrakları ve yükleri ne olursa olsun barış zamanı için öngörülen koşullar çerçevesinde Boğazlardan geçiş ve ulaşım özgürlüğünden yararlanacaklar, bu durumda da kılavuzluk ve römorkaj isteğe bağlı kalacaktır. Savaş zamanında Türkiye savaşı, Türkiye ile savaş durumunda olan bir devlete ait ticaret gemileri Boğazlardan geçemezler. Tarafsız devletlere ait ticaret gemileri, Türkiye ile savaşta olan devlete hiçbir biçimde yardım etmemek koşuluyla Boğazlardan geçiş ve ulaşım özgürlüğünden yararlanabilirler. Gerek “düşmana hiçbir biçimde yardım etmemek” koşulu, gerekse “Türkiye'nin savaşı bir devlet olarak savaş hukukundan kaynaklanan hakları”, Türkiye'ye, geçiş yapan gemilerin taşıdıkları yükleri kontrol etme, dolayısıyla harp kaçağı olan malları zapt ve müsadere etme hakkı vermektedir. Bu durumda gemilerin Boğazlara gündüz girmeleri ve geçişlerini her seferinde Türk makamlarınca gösterilecek yoldan yapmaları gerekmektedir. Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayması durumunda da, ticaret gemileri, barış zamanı için öngörülen düzen uyarınca Boğazlar'dan geçebileceklerdir. Ancak, bu durumda gemilerin Boğazlara gündüz girmeleri ve geçişlerini her seferinde Türk makamlarınca gösterilen yoldan yapmaları gerekmektedir. Diğer taraftan, Boğazlar'dan geçiş ve Karadeniz'de bulundurulabilecek yabancı deniz kuvveti bakımından da bazı sınırlamalar getiren sözleşme, her sınıf savaş gemisine geçiş hakkı tanımamış, bu haktan yararlanacak savaş gemilerinin geçişlerini bazı kayıt ve sınırlamalara tabi tutmuştur. Sözleşmenin 10. maddesine göre barış zamanında, hafif su üstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemiler; ister Karadeniz'e kıyıdaş olan ister olmayan devletlere bağlı bulunsunlar, bayrakları ne olursa olsun, Boğazlar'a sözleşmede öngörülen koşullar içinde girerlerse, hiçbir vergi ve harç ödemeksizin boğazlardan geçiş özgürlüğünden yararlanacaklardır. Bununla beraber savaş gemileri, Boğazlar'a gündüz girebilirler. Geçiş sırasında, deniz kuvvetinin komutanı, durmak zorunda olmaksızın Çanakkale Boğazı'nın ve İstanbul Boğazı'nın girişindeki bir işaret istasyonuna, komutası altında bulunan kuvvetin tam kuruluşunu bildirmekle mükelleftir. Ayrıca Boğazlar'dan geçiş halinde bulunan savaş gemileri taşımakta olabilecekleri uçakları hiçbir durumda kullanamazlar. Barış zamanında savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçmesi durumunda ise, Türk Hükümeti'ne diplomatik yoldan bir ön bildirimde bulunması gerekmektedir. Bu ön bildirim normal süresi ise sekiz gündür.

Yapılacak ön bildirimde gemilerin gidecekleri yer, adı, tipi, sayısı ile gidiş için ve gerekirse dönüş için geçiş tarihlerin belirtilmesi öngörülmüştür. Her tarih değişikliğinin ise üç gün önceden bildirilmesi gerekmektedir. Ayrıca, Boğazlar'a girişin ilk ön bildirimle belirtilen tarihten başlayarak beş günlük bir süre içinde yapılması gerekmektedir. Bu sürenin bitiminden sonra, ilk ön bildirimdeki aynı koşullar içinde yeni bir ön bildirimde bulunulması gerekmektedir. Sözleşmenin 14. maddesi ile savaş gemilerinin tonajları ve sayıları da sınırlanmıştır. Bu madde hükmüne göre Boğazlar'dan geçiş halinde bulunabilecek bütün yabancı deniz kuvvetlerinin en yüksek toplam tonajı 15.000 tonu aşmayacak ve bu kuvvetler dokuz gemiden fazla gemi içermeyeceklerdir. Bu kayıt ve sınırlamalardan, gemilerin tonaj ve sınıfı ile ilgili olanlar, Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin savaş gemilerinin geçişinde uygulanmayacak, Karadeniz'e kıyıdaş devletler, öngörülen tonajdan yüksek bir tonajda bulunan harp gemilerini Boğazlar'dan geçirebileceklerdir. Ancak bu gemiler Boğazlar'ı tek başlarına ve en çok iki muhrip eşliğinde geçebileceklerdir. Bu genel sınırlamalar dışında sözleşmenin 18. maddesi tonaj ve süre bakımından da sınırlamalar getirmiştir. Buna göre; Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin barış zamanında bu denizde bulundurabilecekleri gemilerin toplam tonajı 30.000 tonu aşmayacaktır. Ayrıca, Karadeniz'de bulunmalarının amacı ne olursa olsun, kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemileri bu denizde 21 günden fazla kalamayacaktır. Savaş zamanında, Türkiye savaştan ise, savaş gemilerinin geçişi konusunda Türkiye'ye tamamen serbest davranabilme hakkı tanınmıştır. Diğer bir ifade ile Türkiye'nin savaştan olduğu durumda, yabancı devletlere ait savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçip geçmeyeceğine karar vermek, Türk Hükümeti'nin takdirine bırakılmıştır. Keza, Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayması halinde, Türkiye'nin savaştan olduğu durum için öngörülen ve bir önceki paragrafta açıklanan düzen uygulanacaktır. "Montrö Boğazlar Sözleşmesi", "Lozan Boğazlar Sözleşmesi"nden farklı olarak, havadan geçiş serbestliği ilkesini kabul etmemiş olup yalnızca sivil uçakların Boğazlar üzerinden geçişini düzenlemiştir. Bir başka söyleyişle, askeri uçakların Boğazlar üzerinden geçmesine izin verip vermeme yetkisi, Türkiye'ye bırakılmıştır. Sözleşmenin 23. maddesinin uçaklara ilişkin getirdiği düzenlemelere göre, sivil uçakların Boğazlar üzerindeki hava sahasından Akdeniz ile Karadeniz arasında geçişine izin verilmiş ve Türkiye'nin, Boğazlar'ın yasak bölgeleri dışında, geçiş için ayrılmış hava koridorlarını göstermesi öngörülmüştür. Sivil uçaklar, Türkiye'ye, tarifersiz

uçuşlar için üç gün önceden, tarifeli uçuşlar için geçiş tarihlerini belirten genel nitelikte bir ön bildirimde bulunarak geçebileceklerdir. Türkiye ise, ulusal mevzuatı uyarınca, Avrupa ile Asya arasında hava sahasından uçmalarına izin verilen sivil uçakların tam bir güvenlik içinde geçmeleri için gerekli kolaylıkları sağlamakla yükümlü tutulmuştur.⁶⁰ Son olarak, yirmi yıllık bir süre için imzalanan sözleşmenin tadili için sözleşmenin 28'nci maddesine dayanılarak taraflar tadil talep edilebilecektir, ancak günümüzde taraflarca sözleşmenin tadili henüz talep edilmiş değildir ve sözleşme yürürlükte kalmaya devam etmektedir.

Görüldüğü üzere, “Montrö Boğazlar Sözleşmesi”nin asıl amacı kıyı devleti olan Türkiye Cumhuriyeti'nin egemenlik haklarını saklı tutmakla beraber uluslararası deniz ticaretinin gereklerini ve yararlarını bu haklarla bağdaştırmaktır. Yani, “Montrö Boğazlar Sözleşmesi”yle Boğazlar'dan yeni bir geçiş rejimi kabul edilmiş, bu yeni rejimin uygulanması ve denetimi sorumluluğu Türkiye'ye verilmiştir. Yine bu sözleşmeyle, Boğazlar'ın savaş gemileri tarafından kullanılmasında, Türkiye'nin güvenlik çıkarlarını gözeterek, Karadeniz'e kıyası olmanın yararına ayrıcalıklar da içermiştir. Bu şekildeki ayrımlar sayesinde ki Türkiye kendi güvenliğini sağlamıştır. Şayet “Montrö Boğazlar Sözleşmesi” olmasaydı, herhangi bir savaş tehlikesinde Türkiye, Boğazlar'dan geçecek savaş gemilerini engelleyerek güvenliğini sağlayamayacaktı. Yine bölgedeki herhangi bir savaş durumunda Türkiye tarafsızlığını sağlayamaz, büyük devletlerin büyük savaş gemilerini Karadeniz'de bulundurma hakkı doğar ve bu durum hem bölge ülkelerini olumsuz etkiler hem de Türkiye'nin değişik baskılar altında kalmasına yol açardı. Bundan dolayı “Montrö Boğazlar Sözleşmesi” Boğazlar bölgesinde barış ve güvenlik içinde gerekli dengeyi sağlayan önemli bir mihenk taşıdır.⁶¹

Sonuç

Türk Boğazları, tarih boyunca siyasi, askeri ve ekonomik açıdan uygarlıkların kesişme ve mücadele noktası olagelmış, çağlar boyu bu önemini koruyarak her devirde büyük devletler açısından stratejik bir konuma sahip olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu'nun Boğazları ele geçirdiği 15. yüzyıldan

⁶⁰ Sözleşmenin bütün hükümleri için bkz. İsmail Soysal, **Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları**, C. I (1920-1945), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 2000, s. 493-526.

⁶¹ Hüseyin Tosun, “Montrö Boğazlar Sözleşmesi (Boğazlar Sorununda Son Aşama)”, **Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, Cilt 4, Sayı: 13 (1994), s. 111-112.

İtibaren 19. yüzyılın ilk çeyreğine kadar Boğazlar konusunda tek yetkili güç olarak belirlediği Boğazlar rejimi, bu tarihten itibaren imparatorluğun güç kaybetmesine bağlı olarak çeşitli uluslararası antlaşma ve sözleşmelerle belirlenmiş ve dönemin büyük devletleri Boğazlar rejimini kendileri lehlerine çevirmeye çalışmışlardır. Böylelikle başta Rusya ve İngiltere olmak üzere, Fransa ve Almanya gibi büyük devletler açısından Türk Boğazları ve Karadeniz hep önemli olmuş ve bu konuda büyük çıkar kavgaları yaşanmıştır.

Bu çerçevede tarih boyunca Türk Boğazları için geçerli olan rejimde bir dizi değişiklikler olagelmıştır. Türklerin Boğazlar üzerinde tam anlamıyla hâkim olduğu 1484'ten 1774 "Küçük Kaynarca Antlaşması"na kadar geçen sürecin ardından, 1809'da imzalanan "Kale-i Sultaniye (Çanakkale) Antlaşması"yla Boğazlar ilk defa iki taraflı bir düzenlemeye konu olmuş ve nihayet 1841 "Londra Boğazlar Sözleşmesi"yle de Boğazlar rejimi çok taraflı düzenlemelerle belirlenmeye başlanmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun I. Dünya Savaşı sonunda İtilaf Devletleri ile 30 Ekim 1918'de "Mondros Mütarekesi"ni imzalaması sonucunda Boğazlar İtilaf Devletleri tarafından işgal edilerek 1841'den itibaren süregelen Boğazlar rejiminin geçerliliği ortadan kalkmış, Boğazlar'ın kapalılığı ilkesine son verilmiştir. 24 Temmuz 1923'te imzalanan Lozan Barış Antlaşması'na ek olarak yapılan "Lozan Boğazlar Sözleşmesi"yle statüsü yeniden düzenlenen Boğazlar'dan geçiş serbest hâle getirilip bir "Boğazlar Komisyonu" kurularak Boğazlar'ın kontrolü ve yönetimi Türkiye'nin de yer aldığı uluslararası bir statüye bağlanmıştır. Böylece Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki hak ve yetkileri geniş ölçüde sınırlandırılmıştır.

1930'lu yılların konjonktüründe "Lozan Boğazlar Sözleşmesi"nin Türkiye'nin güvenlik ihtiyaçlarına cevap vermediğini gören Türkiye, Boğazlar rejiminin günün koşullarına uymadığı gerekçesiyle Milletler Cemiyeti nezdinde girişimlerde bulunmuş ve nihayet bu girişimler söz 1936 yılında karşılık bularak günümüzde de yürürlükte olan "Montrö Boğazlar Sözleşmesi" imzalanmıştır. Bu sözleşmeyle "Boğazlar Komisyonu" kaldırılmış, Boğazlar üzerinde Türkiye'ye egemenlik hakkı tanınmış ve Türkiye tarafından Boğazlar silahlandırılmıştır. Yüzyıllardır jeopolitik ve jeostratejik önemini koruyan ve gelecekte de önemini koruyacak olan Türk Boğazları, "Montrö Boğazlar Sözleşmesi" sayesinde günümüzde dünya üzerinde statüsü özel sözleşmeyle belirlenen ve uluslararası boğazlar arasında kıyı devletine en fazla yetki tanınan bir boğaz konumundadır. Bu çerçevede, Boğazlar'ın 20. yüzyılda geçirdiği evreler göz önüne alındığında; Montrö'de alınan neticenin çok açık siyasi bir

başarı olduğu aşikârdır. Zira, “Montrö Boğazlar Sözleşmesi”, yürürlüğe girdiği tarihten günümüze kadar, II. Dünya Savaşı gibi tüm dünyayı etkileyen bir savaş yaşanmasına ve sözleşmeye taraf olan devletlerden SSCB ve Yugoslavya'nın dağılmasına ve sözleşmenin değiştirilmesi veya kaldırılması girişimlerine rağmen, hâlâ yürürlükte kalabilen Türkiye'nin yaptığı önemli bir sözleşmedir.

KAYNAKLAR

ARMAOĞLU, Fahir, **20.Yüzyıl Siyasi Tarihi (1914–1980)**, Tisa Matbaası, Ankara, 1984.

ATAK, M. Sadık, **Rusya Siyaseti ve Rusların Yayılma Siyaseti**, Ankara Basım ve Ciltevi, Ankara, 1964.

BAŞYURT, Erhan, **Ateş Yolu: Boğazlarda Bitmeyen Kavga**, Timaş Yayınevi, İstanbul, 1998.

BAYUR, Yusuf Hikmet, **Türkiye Devletinin Dış Siyaseti**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1995.

BELİK, Mahmut, **Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü**, Sermet Matbaası, İstanbul, 1962.

BEYDİLLİ, Kemal, “Boğazlar Meselesi”, **İslam Ansiklopedisi**, C.II, İstanbul, 1992, s. 266-267.

BEYDİLLİ, Kemal, “Küçük Kaynarca'dan Yıkılışa”, **Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi**, C. I., IRCICA, İstanbul, 1999, s. 64-135.

BOSTAN, İdris, “Osmanlı İmparatorluğu Döneminde İstanbul Boğazından Geçişin Tabii Olduğu Kurallar”, **Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı**, B. Öztürk, M. Kadioğlu, H. Öztürk (Ed.), TÜDAV, İstanbul, 2000, s. 1-8.

DİMİTRİ, Kantemir, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Yükseliş ve Çöküş Tarihi**, C. I, Özdemir Çobanoğlu (Çev.), Cumhuriyet Kitapları, İstanbul, 1998.

DÖRDÜNCÜ, Muharrem, “1774 Küçük Kaynarca Antlaşmasından 1841 Londra Sözleşmesine Kadar Boğazlar Meselesi”, **Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, C. III, Sayı:1 (Haziran 2001), s. 73-79.

ERKİN, Feridun Cemal, **Türk Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi**, Başnur Matbaası, Ankara, 1968.

EROĞLU, Haldun, “Osmanlıların 1453 Öncesi İstanbul Kuşatmaları”, **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, C. 22, Sayı: 35 (2004), s. 89-101.

GENELKURMAY BAŞKANLIĞI, **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi (Osmanlı Devri, 1877–1878 Osmanlı –Rus Harbi, Kafkas Cephesi Harekâtı)**, C. II, Ankara, 1985.

İNAN, Yüksel, **Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi**, Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Ankara, 1986.

KELEŞ, Erdoğan, “Kırım Savaşı’nda (1853–1856) Karadeniz ve Boğazlar Meselesi”, **Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi**, Sayı: 23 (2008), s. 149-194.

KOCABAŞ, Süleyman, **Kuzey’den Gelen Tehdit: Tarihte Türk–Rus Mücadelesi**, Vatan Yayınları, İstanbul, 1989.

KODAMAN, Bayram, “1876–1920 Arası Osmanlı Siyasi Tarihi”, **Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi**, C. XII, İstanbul, 1993, s. 19-200.

KÖPRÜLÜ, Fuad, **Osmanlı Devleti’nin Kuruluşu**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1994.

KUNT, Metin, “Siyasal Tarih (1600–1789)”, **Türkiye Tarihi: Osmanlı Devleti 1600–1908**, Sina Akşin (Edt.), Cem Yayınevi, İstanbul 1993, s. 17-73.

KURAT, Akdes Nimet, **Türkiye ve Rusya**, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1990.

KURAT, Yuluğ Tekin, “1877–1878 Osmanlı-Rus Harbinin Sebepleri”, **Belleten**, C. XXVI, Sayı: 103 (1962), s. 567-592.

KURAT, Yuluğ Tekin, **Osmanlı İmparatorluğu’nun Paylaşılması**, Kalite Matbaası, Ankara, 1976.

ÖZDALGA, Numan, **Türk Boğazları’nın Tarih İçindeki Önemi**, Deniz Basımevi, İstanbul, 1965.

ÖZERSAY, Kudret, “Montreux Boğazlar Sözleşmesi”, **Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşı’ndan Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, C. I, Baskın Oran (Edt.), İletişim Yayınları, İstanbul, 2002, s. 370-384.

SEVİM, Ali Sevim ve YÜCEL, Yaşar, **Klasik Dönemin Üç Hükümdarı: Fatih, Yavuz, Kanuni**, **Türk Tarih Kurumu Yayınları**, Ankara, 1991.

SOYSAL, İsmail, **Türkiye’nin Siyasal Andlaşmaları**, C. I (1920–1945), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 2000.

TOLUNER, Sevin, **Milletlerarası Hukuk Dersleri**, Beta Yayınları, İstanbul, 1996.

TOSUN, Hüseyin, “Montrö Boğazlar Sözleşmesi (Boğazlar Sorununda Son Aşama), **Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, Cilt 4, Sayı: 13 (1994), s. 87-112.

TUKİN, Cemal, **Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Boğazlar Meselesi**, Başnur Matbaası, Ankara, 1968.

UÇAROL, Rıfat, “Değişmekte Olan Dünyada Türk Boğazları'nın Önemi ve Geleceği”, **Yeni Dünya Düzeni ve Türkiye**, 3. bs., Sabahattin Şen (Edt.), Bağlam Yayıncılık, İstanbul, 1994, s. 165-202.

UÇAROL, Rıfat, “Küçük Kaynarca Antlaşması'ndan 1839'a Kadar Osmanlı İmparatorluğu”, **Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi**, C. XI, Çağ Yayınları, İstanbul, 1989, s.180-428.

UÇAROL, Rıfat, **Siyasi Tarih 1789–1994**, Filiz Kitapevi, İstanbul, 1985.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, **Osmanlı Tarihi**, C. I, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1982.

ÜÇÖK, Coşkun, **Siyasal Tarih (1789–1960)**, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara, 1980.

ÜLMAN, A. Haluk, “Türk Dış Politikasına Yön Veren Etkenler (1923–1968)”, **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, C. 23, No: 3 (1968), s. 241-273.

VANK, M. Deniz, “Uluslararası Boğazların Hukuki Statüsü, Geçiş Rejimleri ve Türk Boğazları”, **Ankara Barosu Dergisi**, Sayı: 1998/1, s. 84-116.

YURDUSEV, Esin, “Osmanlı İmparatorluğu Rusya ve Hindistan Üçgeninde İngiltere'nin Boğazlar Politikası”, **Bellekten**, C. LXIII, Sayı: 237 (Ağustos 1999), s. 559-596.