

## MÖNTRÖ BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ

(Boğazlar Sorununda Son Aşama)

Uzman Hüseyin TOSUN\*

### GİRİŞ

Osmanlı Devleti'nin kurulması ve kısa zamanda teşkilatlanarak gelişmeye başlaması, 15'inci yüzyılım ortalarından itibaren İstanbul'un ve arkasından Sinop, Trabzon, Kırım ve Eflak-Buğdan'ın Osmanlı Devleti hakimiyeti altına girmesiyle Marmara ile Karadeniz birer iç deniz halini almıştır. Bu andan itibaren İstanbul ve Çanakkale Boğazları üzerinde Türk egemenliği kesin olarak kurulmuş ve özellikle İstanbul Boğazı bütün yabancı gemilerin geçişine kapatılmıştır. Bu durum uzun süre Osmanlı Devleti'nin üzerinde titizlikle durduğu temel ilkelerden biri olmuştur. Ancak bu ilke titiz bir şekilde sürekli devam ettirilememiş, 1536'da Fransa'ya, 1579'da İngiltere'ye 1598'de Hollanda'ya Kapitilasyonlar adı altında bazı ekonomik ayrıcalıklar verilmeğe başlaması ile de bu ilkeler yumuşatılmıştır. Boğazlardan yabancı devletlerin gemileri geçmeğe başlamış ancak buna rağmen Karadeniz'in bir iç deniz olma özelliği devam etmiştir.

Boğazlar stratejik açıdan Osmanlı Devleti'ne bu dönemde hep faydalı olmuştur. Örneğin üç kıtaya birden kısa zamanda yayılması açısından büyük avantaj oluşturmuştur. Ancak Osmanlı Devleti'nin zayıflamağa başladığı dönemde de bir zaaf unsuru halini almıştır. Çünkü özellikle 18'nci yüzyılda Avrupa'daki durum çok değişmiş her bakımdan bir rekabet ve üstünlük kurma yarışı başlamıştı. Bu yarışı bir amaca ulaştırabilmek için Boğazları ele geçirmeyi, hiç olmazsa kontrol sağlamayı esas almışlardır. Bu durum da hep Boğazların veya Osmanlı Devleti'nin hedef olmasına yol açmıştı. Ancak kuzeyde Rusların gün geçtikçe güçlenmesi ve tarihi emelleri olan sıcak denizlere inme politikasını harekete geçirmesi sonucunda Boğazlara göz koyması durumu daha da kritik bir hale sokmuştur.

\* Atatürk Araştırma Merkezi Uzmanı

Sonunda Rusların 1699'da Karlofça Antlaşması ile Azak'ı ele geçirmesi ve burada bir filo yapmaya başlaması Karadeniz'deki güç dengesini değiştirmeye başladı. Daha sonraları 1711'de Purut Antlaşması ile Azak yeniden Osmanlı Devleti'ne geçince, geçici de olsa Karadeniz'de eski güç yeniden kuruldu. Bu durum 1774 yılına kadar devam etti. Çünkü Ruslar bu antlaşma ile Karadeniz'de kendi gemileri ile ticaret yapmak ve ticaret gemilerini Boğazlardan geçirmek hakkını elde etti. Bundan sonra Karadeniz'i bir Rus gölü haline getirmek ve Boğazlara sahip olmak, Rus dış siyasetinin amaçlarından birini oluşturdu. Nihayet 1784'de Kırım'ı topraklarına resmen katmasıyla Ruslar Karadeniz'e kesin olarak yerleşmişlerdir. Tabii ki Osmanlı Devleti bu durumu Napolyon tehlikesine karşı kabul etmek zorunda kalmıştı. Napolyon tehlikesine karşı Osmanlı Devleti Rus savaşı gemilerinin geçici olarak ve kendisine yardım etmek amacıyla Boğazlardan geçmesine izin vermiş yine bu izinle de Karadeniz'de Rusların ortaklığını kabullenmiş oldu. Tabii ki bu durum Boğazlar sorununda yeni bir dönemin başlamasına neden olmuştur.

Ancak 1806'da Osmanlı-Rus Savaşı başlamış ve Antlaşma geçerliliğini kaybetmiştir. Bundan başka İngiliz donanması Çanakkale Boğazı'ndan zorla geçerek İstanbul önlerine gelmiştir. Bundan sonra 5 Ocak 1809'da Kate-i Sultaniye Antlaşması yapılmıştır. Bu antlaşma ile Boğazların bütün devletlerin savaş gemilerine kapalılığı ilkesi kabul edilmiştir. Osmanlı Devleti Boğazların bu durumunu korumağa garanti vermiştir. Yine bu antlaşma ile Osmanlı Devleti'nin Boğazlar üzerindeki serbestliğine önemli bir kısıntı da getirilmiştir. Ayrıca ilk defa Boğazlar Sorununa Rusların dışında İngilizlerin de katılması ve böylece Boğazlar Sorunu, uluslararası bir sorun halini almıştır.

Ancak 1829 Edirne Antlaşması ile Ruslar kendi ticaret gemilerinin Boğazlardan geçiş hakkını Osmanlı Devleti'ne bir defa daha kabul ettirmiş ve bu haktan bütün devletlerin gemilerinin de yararlanabileceğini ilan etmiştir. Böylece Boğazların ticaret gemilerine de kapalılığı ilkesi değişerek yerine Boğazların bütün devletlerin ticaret gemilerine açıklığı ilkesi getirilmiş oldu. Ancak Ruslar 1833'de yaptığı Hünkar İskelesi Antlaşması ile Çanakkale Boğazı'nın yabancı devletlerin savaş gemilerini Boğazlardan geçirmek hakkını almıştır. Böylece Karadeniz'de Boğazlar da üstün nüfuza sahip devlet halini almıştır. Bu da diğer devletlerin Boğazlar sorunu ile daha yakından ilgilenmesine sebep olmuştur.

Görüldüğü gibi bu tarihlerden itibaren Boğazlardaki Türk egemenliği Büyük devletler tarafından ikili antlaşmalarla kısıtlanmak için zorlanmış ve gelişen siyasi ve ekonomik koşullar sonucunda hemen her büyük Avrupa Devleti kendi çıkarları doğrultusunda Boğazlar sorununa daha çok eğilmiş ve burada kendi lehine yeni bir statünün kurulması için uğraşmaya başlamıştır. Nihayet 1841 Londra Konferansı'na gelmiştir. Bu antlaşma ile Boğazların ticaret gemilerine açık, fakat yabancı savaş gemilerine kapalılığı ilkesi devletlerarası bir statüye dönüşmüştür. Bu ilke 1856 Paris ve 1871 Londra Antlaşmaları ile karşılıklı hukuki kural şeklini almıştır<sup>1</sup>. Bu antlaşmalarla Osmanlı Devleti bu kuralı bütün devletlere karşı uygulayacağını kabul ediyor ve devletler de yine bu kurallara uymayı kabulleniyorlardı. İşte bu şekilde Boğazların kapalılığı konusunda ortak bir konsensus sağlanarak anlaşmaya bağlanmış oluyordu. Boğazların bu durumu I'nci Dünya Savaşı'na kadar devam etti. Ancak I'nci Dünya Savaşı'nda Goeben ve Breslau adlı iki Alman gemisinin Türkiye'ye sığınmak üzere Çanakkale Boğazı'ndan geçmeleri ile Türkiye'nin savaş içindeki tarafsızlığı kritik bir duruma girdi. Daha sonra bu iki geminin Osmanlı Hükümeti'nce satın alınarak Yavuz ve Midilli adları ile Türk bayrağı taşımağa başladılar. Devlet'in boğazları bu iki gemiye açması Müttefiklerce protesto edilmiştir<sup>2</sup>.

Daha sonra 1917 yılında harbe giren Amerika Birleşik Devletleri Cumhurbaşkanı Wilson, 8 Ocak 1918'de 14 maddelik tarihi mesajı ile barış şartlarını ilan etti. Wilson'a ait bu prensiplerin devletlerce kabul edilmesinden sonra 30 Ekim 1918'de Türkiye ile Mondros Mütarekesi imzalandı. Bu mütareke ise boğazların açılmasını öngörmekte idi. Bundan sonra boğazlar başta İngiliz kuvvetleri olmak üzere Müttefik kuvvetlerce işgal edildi. Alman askeri tedbirlerle, boğazlarda seyirüsefer serbestisi kuruldu. Böylece Wilson prensiplerine dayanılarak boğazların beynelmileleştirilmesi yolunda ilk adım atılmış oldu.

*Wilson İlkelerinin 12'nci maddesi şöyle idi: "Çanakkale Boğazı devamlı surette açık tutulacak ve uluslararası garantiler altında bütün milletlerin gemileri ve ticaretleri için bir geçit teşkil edecektir"*<sup>3</sup>.

Mondros Mütarekesi ile tam barış sağlanamamış idi. Çünkü daha sonraları İngiltere'nin de yardımı ile Yunanistan Anadolu'nun batı

1 Feridin Cemal Erkin, *Türk Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi*, Başnur Matbaası, Ankara, 1968, s. 47.

2 Feridin Cemal Erkin, *a.g.e.*, s. 47.

3 Feridin Cemal Erkin, *a.g.e.*, s. 53.

kısmını işgal etmişti ve bu durum Mondros Ateşkes Antlaşması'nın açık bir ihlali idi. Ancak bu durum aynı zamanda Milli Mücadele'nin başlangıcı ve ateşleyicisi de oldu. Ancak Müttefikler bununla yetinmeyerek İstanbul'u işgal altına alarak Anadolu'nun paylaşılması için kısa sürede aralarında anlaşma sağlayarak 19 Ağustos 1920'de Sevr Antlaşması'nı imzaladılar.

*Bu antlaşmanın 37'inci maddesine göre:* Boğaziarda seyrüsefer, gerek barış gerek savaş halinde, milliyet farkı gözetmeksizin bütün ticaret ve harp gemilerine, askeri ve ticari uçaklara açık olacaktı. Boğazlar ablukaya tabi tutulmayacak, Milletler Cemiyeti Konseyi'nin kararlarının icrası haricinde Boğazlarda harp hali hakkı kullanılmayacak ve düşmanca hiçbir harekete başvurulmayacaktı. Çanak-kale Boğazı'nın Avrupa kıyısı Yunanistan'a verilecekti. Boğazlarda seyrüsefer serbestisi prensibi, mahalli otoritelerden tamamıyla müstakil olarak, geniş yetkiler kullanan, kendine has bir bayrağa, bütçeye ve teşkilatlara sahip bulunan bir uluslararası komisyonun garantisi altına konmuştu. Seyrüsefer serbestisi prensibi boğazların askerleştirileceği yolundaki özel bir madde ile sağlanmıştı<sup>4</sup>.

Ancak Anadolu'da başlayan milli hareket Sevr Antlaşması'nın yürürlüğe girmeyeceğini kısa sürede gösterdi. Böyle beklenmedik bir durum karşısında Müttefikler bu hareketin kimliğini tanıyarak 28 Ekim 1922'de Yeni Türkiye Devleti'ni Lozan'da toplanacak olan barış konferansına bir heyetle katılmak üzere davet ettiriler. Böylece doğu sorunu ve onun bir uzantısı olan Boğazlar Sorunu bu şekilde Lozan'a taşındı. Bundan sonraki gelişmeler aşağıda ayrıntılı olarak incelenecektir.

#### **Lozan Antlaşması ve Boğazlar Meselesi**

Yirminci yüzyılın başlarında büyük bir dünya savaşı olmuş, bu savaş dünyayı galipler ve malûpler olmak üzere iki kısma ayırmıştı. Bu ayrılma sonrasında devletler yeni bir dünya düzeni için bir araya gelerek çeşitli antlaşmalar yapmışlardı. Ayrıca bu büyük savaşın sonrasında üç klasik imparatorluk tarih sahnesinden çekilmiştir. Avusturya-Macaristan, Rus ve Osmanlı devletlerinden oluşan geleneksel imparatorlukların yerini Almanya, Fransa, İngiltere, ABD ve Japonya gibi Modern Sömürgeci güçler doldurdu<sup>5</sup>.

4 Feridin Cemal Erkin, *a.g.e.*, s. 54.

5 *Lozan'ın 50. Yılına Armağan*, Milletlerarası Hukuk Milletlerarası Münasebetler Enstitüsü Yayın, İstanbul 1978. s. 104.

Ayrıca Almanya'nın bir dünya gücü olabilme yolundaki girişimi bu savaş ile geçici olarak da olsa durdurulabilmiş idi. Amacı varoluş mücadelesi olsa bile, Birinci Dünya Savaşı'nda çatışan taraflardan biri olmak, Türk Halkını, yaşamını özerk bir ulusal devlet halinde sürdürmek yolunda galip sömürgeci devletlerle bir kere daha karşı karşıya durumunda bıraktı<sup>6</sup>. Ve Türk toplumunu ve yurdunu tamamen ortadan kaldırmak emelleri bu kezde iyice su yüzüne çıkıverdi. Ancak bu çatışma ve kötü emeller Birinci Dünya Savaşı'nın bitiminden sonra Atatürk'ün önderliğinde başlayan zor ve uzun bir bağımsızlık mücadelesi ile çözümlendi. (1919-1920)<sup>7</sup>.

Bu bağlamdan Lozan Barış Antlaşması çağın gerisinde kalmış olan (sömürgeleşmiş) bir imparatorluğu ayakta tutmak yerine bağımsız bir devlet olarak varlığını sürdürmek isteyen Türk halkının özgür iradesinin zaferidir. Bu antlaşma Birinci Dünya Savaşı sonrasında yapılan diğer antlaşmalardan farklı olarak yeni anlaşmazlıkların sebebi haline gelmemiş, aksine yeni kurulan bu cumhuriyetin diğer devletlerle barışçı ilişkilerinde sağlam bir temel teşkil etmiştir. Ayrıca Lozan sadece bir savaşın sonucunu düzenleyen bir antlaşma olmakla kalmayarak uzun yıllar yabancı memleketlerle ilişkilerimizin temellerini teşkil eden ilkeler ve uygulamaları kökünden değiştirmiştir. Düzenlediği konular itibarıyla yalnız dış ilişkilerimizde ve hudut meselelerimizde değil adli, idari, ekonomik ve birçok bakımdan milletin günlük hayatı ile ilgili geniş bir alanda etkisini göstermiştir.

24 Temmuz 1923'de Türkiye ile Büyük Britanya, Fransa, Rusya, Romanya, Bulgaristan, Yunanistan, Japonya ve Yugoslavya arasında İsviçre'nin Lozan şehrinde imzalanmıştı. Türkiye'yi temsilen İsmet Paşa'nın başkanlığında bir heyet yer almıştı. Lozan Antlaşması tarafından çözümlenen en önemli uluslararası sorunlardan biri de Türk Boğazlarının statüsü idi.

Bilindiği gibi Birinci Dünya savaşı sırasında İstanbul ve Boğazlar Batılılarca Çarlık Rusyası'na söz verilmişti<sup>8</sup>. Türkiye'nin savaşa Rusya'nın bir düşmanı olarak girmesi, Çar Nikola'nın kendi sözleriyle "Sadece bu ülkenin (Türkiye'nin) düşüşünü çabuklaştıracak ve atalarımızın bize Karadeniz sahillerinde vasiyet ettikleri tarihi sorunun çözülmesi için Rusya'nın yüreyeceği yolu açacaktır". Ancak Çarlık

6 Feridin Cemal Erkin, *a.g.e.*, s. 104.

7 Feridin Cemal Erkin, *a.g.e.*, s. 105.

8 Feridin Cemal Erkin, *a.g.e.*, s. 105.

yönetiminin yıkılışı ve Bolşevik yönetiminin eski rejim ile diğer taraflar arasında imzalanan bütün uluslararası antlaşmaları tanımadığını ilan etmesi üzerine, Büyük Britanya Yakın Doğu'da kendi egemenliğini kurma yollarını aramağa başladı. Ancak devrimin kurumlaşmasından sonra Rusya'nın dünya siyaset sahnesine bir güç olarak tekrar çıkması Lozan Konferansı'nda üç tezin çatışmasına neden oldu.

#### 1- *Müttefiklerin Görüşü:*

Boğazların hem ticaret hem de harp gemileri için mutlak olarak açık olması; bu açıklığın teminatı olarak Boğazların iki tarafının askersizleştirilmesi; Milletlerarası bir idarenin bu işi idare ve kontrol etmesi.

#### 2- *Rusya'nın Görüşü:*

Boğazların sadece ticaret gemilerine açık olması, bütün harp gemilerine kapalı tutulması, Türkiye'nin Boğazları tahkim etmesi.

#### 3- *Türk Görüşü:*

İstanbul ve Marmara'nın güvenliği kaydıyla Boğazlardan geçiş serbestisine dayanıyordu<sup>9</sup>.

### **Devletlerin Boğazlar Üzerindeki Görüşleri**

#### a) *Rus Görüşü:*

Bu dönemde boğazlar konusundaki Rus görüşlerini iki bölümde incelemek mümkündür.

#### I- Çarlık siyaseti.

#### II- Sovyet siyaseti.

Çarlık Rusyası'nın boğazlar siyaseti İstanbul'a ve Boğazlara sahip olmak, sahip oluncaya kadar da Türkiye'yi boğazların bekçisi yapmak. Yani boğazları Rus harp gemilerine açık, başka devletin harp gemilerine kapalı tutmaktır<sup>10</sup>.

Sovyet Siyaseti, Çarlık Rusyası'nın bu ihtiras ve istila siyasetinden vazgeçtiğini belirten Sovyet Rusya Ankara Hükümeti ile yaptığı

<sup>9</sup> Feridin Cemal Erkin, *a.g.e.*, s. 55.

<sup>10</sup> *Türkiye Dış Politikasında 50 yıl*, D.İ.B.A.S.P.G.M. Yay., Ank. 1973, s. 49.



1921 tarihli Moskova Antlaşması'nın altıncı maddesinde Çarlık Rusyası'nın Osmanlı Devleti'yle imzalamış olduğu bütün anlaşmaların hükümsüz olduğunu kabul etmesidir.

Konferans esnasında Rus delagasyonu boğazlarda tam ve sürekli ticari serbesti isterken, savaşta ve barışta boğazların Türkiye dışındaki bütün ulusların savaş gemilerinin geçişine kapanması üzerinde ısrar etti. Bu öneri Türk Delegatesi İsmet Paşa'nın ileri sürdüğü anlaşma teklifinden daha fazla Türkiye yanlısı görünüyordu. Bada zaten kolay anlaşılabilir bir tutumdu. Çünkü boğazlar Rusya'nın savunma sistemi içinde yakın doğudaki en hassas nokta idi. Bu ilke Türk Boğazları yolunca birçok kere güvenliğine yönelik düşmanca saldırılara açık kalmıştı. Kırım Savaşı'ndan başlayıp, Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra Bolşevik ihtilalini bastırmayı amaçlayan, uzunca müttefik müdahalesiyle biten tatsız tecrübeler, Rusların boğazların güvenliği konusunda aşırı titizliğine neden oluyordu. Fakat müttefikler boğazları kapamanın Karadeniz'de sınırsız bir Rus egemenliğine yol açacağını düşündüler<sup>11</sup>.

Bu şekilde Rusların Lozan da Boğazlar görüşmelerinde hazır bulunmaları Türk tezini teyid etmeleri yönünden faydalı olmuş ise de, tabiatıyla meseleye sırf Rus menfaati rengini vermiştir<sup>12</sup>.

*b) İngiliz Görüşü:*

İngilizlerin, Boğazlar meselesinde Lozan'da savunduğu görüş o tarihe kadar benimsemiş olduğu görüşün tam zıddıdır. 19 ncı Asır boyunca İngiltere'nin takip ettiği Boğazlar siyaseti, hakimiyetini denizlerde arayan bir devlet sıfatıyla, Rusya'nın Boğazlara inmesine mani olmağa ve Boğazları Rus kuvvetlerine kapalı tutmaya dayalı bir siyaset benimsemişti. İngiltere'nin Rusya'yı Karadeniz'de kapalı tutma siyasetinin temeli, İmparatorluğun can damarı olan Hint yolunun güvenliği düşüncesidir.

İngiltere, Boğazların açıklığı halinde Karadeniz'e girebilmesinden elde edebileceği faydayı Rus donanmasının Akdeniz'e çıkabilmesinden doğabilecek zarar ile karşılaştırmış ve zararın daha çok olabileceği düşüncesi ile Boğazların kapalılığını bir İngiliz siyaseti olarak benimsemişti. Birinci Dünya Savaşı'na kadar bu siyaseti idame ettiren İngil-

11 Feridin Cemal Erkin, *a.g.e.*, s. 106.

12 Cemil Bilsel, *Lozan*, Dışişleri Bakanlığı Araştırma ve Siyaset Planlama Genel Müdürlüğü Yayını, Cilt 11, Ankara 1973. s. 3654.

tere, harpten sonra Boğazların açıklığı rejimini öne sürmeyi tercih etmiştir. Nitekim Lozan'da Lord Curzon vaktiyle kapalılığı savunmuşken, şimdi açıklık rejimini istemeleri, artık Avrupa'nın da Rusya'nın da siyasi durumlarının değişmesiyle izah etmiştir<sup>13</sup>.

*c) Diğer Devletlerin Görüşleri:*

Bu konudaki Fransız görüşü Birinci Dünya Savaşı'na kadar bir ayrıcalık göstermemiştir. Bu durum boğazlarda ve İstanbul'da mevcut statünün devamı şeklinde söylenebilir. İtalya ise Boğazlar konusunda müttefiklerin dışında özel bir görüş ileri sürmemiştir.

Amerikalılar ise savaş ve barış zamanlarında Boğazların açıklığı prensibini savunmuş ve "biz Karadeniz'de ticaret istikbalinin bu deniz kenarındaki milletlere hasredilmesi nazeriyesini kabul edemeyiz. Biz bütün dünya milletlerinin bu haktan faydalanması fikrindeyiz. Herhangi bir milletin, coğrafi bir imtiyazla, diğer milletleri haklarından mahrum etmek iktidarını haiz olması iddia olunamaz. Bir millete Boğazlara ve Karadeniz'e hudutsuz bir sürette tahakküm edilmesi dünya siyasetine muzdarittir" denilmektedir<sup>14</sup>.

Japonlar da kendilerinin Akdeniz'de büyük ticaret yapan devletlerden biri olduklarını ve buna dayalı olarak Boğazlarda menfaatları olacağını kaydederek, Amerikalıların görüşlerine tamamen iştirak etmişlerdir.

Romanya'da Boğazların açıklığı prensibini desteklemiştir. Romanya'nın sadece bir denize açık olduğunu, dolayısıyla boğazların kapatılmasının, iktisadi hayatını baltalayacağını ileri sürmüş ve bundan dolayı boğazların kayıtsız açık olmasını istemiştir.

Yine Bulgarlar da boğazların beynelmilel bir komisyonun idaresinde açık olmasını istemiştir. Yugoslavya'da yine ticari menfaatlerinden dolayı boğazların açıklığı ilkesini savunmuştur<sup>15</sup>. Görüldüğü gibi konferansa katılan bütün devletlerin ileri sürdükleri bütün fikirler bir noktada birleşmekteydiler. O da boğazların savaş ve barış zamanlarında ticaret gemilerine açık bulundurulması idi. Esas mesele bu açıklığın savaş zamanında harp gemilerine de uygulanıp uygulanamayacağı idi.

13 Dışişleri Bakanlığı, a.g.e., s. 51.

14 Cemil Bilsel, a.g.e., 8. s. 366.

15 Dışişleri Bakanlığı, a.g.e., s. 52.



*d) Türk Görüşü*

İsmet Paşa 8 Kasım 1922 günü Türk görüşünü açıkladı. Yaptığı konuşmada beş asırdan beri Boğazların sahibi olan Türklerin, hiçbir zaman dostlarını veya düşmanlarını; Boğazların şu veya bu suretle müdafasına yöneltilebilecek tenkitlerin, ancak devletlerce konmuş olan kaidelere yöneltilebileceğini, yani bu kaidelerin Türkler tarafından tatbikine karşı ileri sürülemeyeceğini söyledi<sup>16</sup>.

*Türk görüşü başlıca üç esasta toplanıyordu:*

- 1- İstanbul ve Marmara'nın emniyeti için denizden ve karadan gelecek baskılara karşı teminat verilmesi,
- 2- Harp gemilerinin Boğazlar'da ve Karadeniz'de bir tehlike yaratmamaları için tehdit edilmeleri,
- 3- Harp ve sulh zamanlarında ticaret gemilerinin serbest geçişleri,

Görüldüğü gibi İsmet Paşa Boğazların harp gemilerine ne mutlak kapalı olmasını ne de mutlak açık olmasını kabul etmekteydi. Bu durum karşısında Boğazların harp gemilerine kayıt ve şart altında ve mahdut derecede açıklığı esas kabul edilmiş oldu.

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde ticaret ve harp gemilerinin Boğazlar'dan geçişi ile ilgili hükümler şöyle idi.

- 1- Ticaret gemileri ve askeri olmayan taşıt uçakların geçişi için kabul edilen kurallar barış ve savaş zamanlarına ayrıldı.

*a) Barışta ve Türkiye'nin tarafsız olduğu bir harp halinde:*

Uluslararası sıhhi hükümler ve kılavuzluk, fener ve yedeğe alma gibi doğrudan doğruya sağlanan hizmetler hariç tutulmak üzere, bayrak ne olursa olsun hiçbir muameleye tabi olmaksızın, harç ve masrafsız tam serbesttir.

*b) Türkiye'nin muharip olduğu harp halinde ise:*

Tarafsız gemiler için seyrüsefer, düşmana yardım etmemek şartıyla serbesttir. Türkiye harp ettiği devletin gemilerine ise, uluslararası hukukun kabul ettiği tedbirleri uygulama hakkına sahiptir.

Harp gemileri yardımcı gemiler ve askeri uçaklar içinde harp ve barış halleri ayrılmıştır.

16 Feridin Cemal Erkin, *a.g.e.*, s. 56-62.

*a- Barışta:* Karadeniz dışı devletlerin boğazlardan geçirebilecekleri en büyük kuvvet, geçiş sırasında Karadeniz kuvvetlerine ait en kuvvetli milli filoyu aşamaz. Herhangi bir zamanda, yani Karadeniz'de kuvvet olmadığı zaman, bu denize sahili olmayan devletler, adetleri üçü aşmayan ve hiçbirinin tonajı 10.000 tonu geçmemek şartıyla kuvvet sokabileceklerdir.

*b- Harp Halinde:* Türkiye tarafsız ise barış zamanındaki geçiş kuralları uygulanacaktır. Ancak muharrip harp gemilerinin ve uçaklarının Boğazları ele geçirmeye teşebbüs etmeleri veya düşmanca hareketlerde bulunmaları yasaktır. Türkiye Muharrip ise, tarafsız harp gemileri ve askeri uçaklar için aynı kısımlarla geçiş serbestisi devam edecektir<sup>17</sup>.

Sonuç olarak Lozan Sözleşmesi, barış ve harp hallerinde, bütün ticaret ve harp gemileri lehine tam geçme serbestisi kabul ediyor ve gerek Türk kara sularında, gerek Boğazlar üzerindeki hava uzayında Türk egemenliğini sınırıyor.

*Lozan'a göre boğazların askersizleştirilmesi:*

Bu tedbir geçiş serbestisi prensibinin uygulanması için düşünülen ilk tedbirdir. Sözleşmeye göre bu tedbir Çanakkale ile İstanbul boğazlarının her iki kıyılarını, Marmara adalarını ve Çanakkale giriş noktasındaki Türk ve Yunan adalarını kapsayacaktır. İstanbul'un güvenliği için on ikibin kişilik bir garnizon ile bir deniz üssünün tesisi zaruri görülmüştür. Buna karşılık İsmet Paşa, boğazların askersizleştirilmesinin gerek Türkiye için, gerekse dünya sulhü yönünden ortaya çıkabileceği muhtemel zararları yaptığı konuşmada anlatmaya çalıştı.

"Boğazların müdafaası, aynı zamanda İstanbul'un Marmara denizinin ve doğu Trakya'nın da müdafaası demektir. Şu halde boğazları tahkim etmemek Türkiye'nin en hassas ve en mühim yerlerini, ansızın yapılabilecek bir taarruza karşı, müdafaa imkanından mahrum etmek olacaktır. Türkiye'nin şimdiye kadarki tecrübelerine göre, bu bölgeerin emniyeti, ancak tahkimat ve müdafaa vasıtalarıyla elde edilebilir".

Uzun tartışmalardan sonra askersizleştirme usulu kabul edildi. Buna göre;

- İstanbul'da 12.000 kişilik bir kuvvet bulundurulacak,

<sup>17</sup> Feridin Cemal Erkin, *a.g.e.*, s. 58.

- Bir tersane bir deniz üssü bulundurulacak,
- Askerler boğazın bir tarafından diğer tarafına geçebilecek,
- Hava gemileri askersiz mıntıka üzerinde uçabilecek,
- Denizin dibi ve yüzü gözetlenebilecek,
- Marmaranın güney kıyıları askersizleştirilecek bölgeden çıkarılacak,
- İmroz ve Bozcaada Türkiyeye verilecek,
- Askersiz bölge İstanbul Boğazı'nda 15, Çanakkale Boğazı'nda 20 Km. ye indirilecek<sup>18</sup>.

Görüldüğü gibi Lozan'da kabul edilen askersizlik, dar bir bölgeye ve mahdut mahiyete indirilmiş olmakla beraber gene de Türkiye'nin egemenliğine koyulmuş bir kısıtlama idi. Askersizleştirmenin kötüye kullanılmasını önlemek gayesiyle Milletler Cemiyeti'ne dayanan özel bir garanti sistemi kurulması kararlaştırılmıştır.

#### 1- Boğazlar Komisyonu:

Boğazlar rejimi ile ilgili sözleşmenin 10 ve 16'ncı maddeleri bu komisyonun kuruluşu ve görevlerine aittir. Yönetim denetim ve teknik hizmet sunmak üzere Boğazlar Komisyonu adı altında uluslararası bir komisyon kuruldu. Komisyon, taraf olan Büyük Britanya, Fransa, Sovyetler Birliği, Romanya, Bulgaristan, Yunanistan, Japonya, Yugoslavya ve Türkiye'yi temsil eden birer üyeden kurulacaktı. Türk temsilcisi aynı zamanda başkan olacaktı<sup>19</sup>.

Sözleşmeye göre komisyon, harp ve askeri hava gemilerinin Boğazlardan geçişine dair hükümlerin gereği gibi uygulanıp uygulanmadığını kontrol etmekle mükellef olacak; himayesi altında olduğu Milletler Cemiyeti'ne her yıl bir rapor gönderecekti. Özetle komisyona verilen görev her türlü düzenleme ve yargılama yetkisini hariç tutan, sadece bir haber alma, istatistik toplama görevi olmaktan ibaretti<sup>20</sup>.

#### 2- Garantiler:

Boğazlar ve civarının askersiz hale konması karşısında, Türkiye'ye şöyle bir teminat verilmiştir. Boğazlarda geçme serbestisinin ihlali

18 Cemil Bilsel, *a.g.e.*, s. 385.

19 Milletlerarası Münasebetler Ens., *a.g.e.*, s. 106.

20 Dışişleri Bakanlığı, *a.g.e.*, s. 57.

ve gerek seyrüsefer serbestisini, gerek askerlikten tecrit edilen bölgelerin güvenliğini tehlikeye koyan ani tecavüz ve harp tehdidi gibi davranışları vukuğu halinde, akid taraflar bu hareketlere, Milletler Cemiyeti Konseyi'nin kararaştırdığı bütün vasıtalarla hep birlikte mani olacaklardır. Müeyyidelere sebep olan hareketlerin sona ermesi halinde evvelki durum yeniden avdet edecektir<sup>21</sup>.

Sonuçta Türkiye Mütteliklerin teklif ettikleri garantilerden daha kesin ve daha etkili garantiler elde etmek suretiyle askersizleştirmenin sakıncalarını mümkün olduğu kadar hafifletmiş oldu.

#### **Birinci Dünya Savaşı Sonrasında Kurulan Dünya Dengesinin Yeniden Bozulmaya Başlaması**

Bilindiği gibi Birinci Dünya Savaşı sonrasında yeni bir denge ve buna dayalı olarak da yeni bir siyasi harita çizilmişti. Ancak özellikle 1930'dan itibaren Almanya ile İtalya bu statikonun değiştirilmesini isteyen bir dış politika izlemeye başladılar. Buna karşılık başta İngiltere ve Fransa olmak üzere savaşın galip devletleri Versailles sisteminin sürdürülmesine çalışıyorlardı. Bu bağlamdan 1932'den itibaren uluslararası alanda statükoyu korumak ve değiştirmek isteyenler olmak üzere iki grup belirmeğe başlamıştı. Bu durumun uluslararası barış ve güvenliği yeni tehlikelerle tehdit etmeye bağladığı sıralarda Türkiye halen uluslararası işbirliği çalışmalarının dışında kalmış bulunuyordu. İlk olarak 1928 yılında Türkiye Kellogg Paketi'ni imzalayarak silahsızlanma konferansına katıldı. Daha sonra Milletler Cemiyeti'nin davetiyle bu teşkilata üye olarak uluslararası işbirliğine resmen katılmış oldu<sup>22</sup>. Milletler Cemiyeti üyeliğinden sonra Balkan devletleri ile de iyi ilişkiler kurabilmek için girişimlerde bulunmuş ve bu yönde de başarılı olunarak Balkan Antantı'nı gerçekleştirmiştir. Çünkü bu dönemde İtalya ile Almanya yeni dünya dengesi için tehlike olmaya başlamışlardı. İşte bu bağlamda Türkiye Balkan Antantı'nı Balkanlar'da statükonun, dolayısıyla barışın korunmasına yardımcı, aynı zamanda Balkan Devletleri dışından gelebilecek tehlikelere karşı bir engel olarak görüyordu. Bu tarihlerde Türkiye için en büyük tehlike, Balkanlar'da ve Doğu Akdeniz'de istekleri bulunan, sahip olduğu 12 ada ile de Türkiye'nin komşusu olan İtalya idi. Bu nedenle Türkiye İtalya'nın yayılma politikasına karşı Balkanlar'da istikrar istemekteydi.

21 Feridin Cemal Erkin, *a.g.e.*, s. 60.

22 Rifat Uçarol, *Siyasi Tarih*, Filiz Kitapevi, İstanbul 1985. s. 466.

Balkan Antantı kuruluşundan itibaren çeşitli alanlarda bazı başarılı sonuçlar aldı. Buna en güzel örnek de 1936'da Montreux Konferansı'nda Boğazlar statükosunun Türkiye lehine değiştirilmesinde antant üyeleri aynı dayanışma politikasını izlemiştir.

#### **Türk Hükümeti'nin Lozan'da Kabul Edilen Boğazlar Sözleşmesi'nin Tadili İçin Milletler Cemiyeti'ne Başvurusu**

Lozan sözleşmesinin kusurları kısa sürede belirmeğe başlamış, serbesti prensibinin devamı Türkiye için tehlikeli ve çekilmez bir yüküm olduğu açıkça belirmeğe başlamış, ayrıca askerlikten tecrid edilen İstanbul ve Boğazlar her türlü savunmadan mahrum ve her türlü tesire açık bırakılmıştı. Değişen dünya dengesinin de etkisiyle Boğazlar rejimini kendi himayesi altında kurduran Milletler Cemiyeti işlemez hale gelmişti. Birinci Dünya Savaşı sonrasında Versay Antlaşması sistemine dayanan Avrupa siyasi örgütü yıkılma halinde idi. Hitlerin iktidara gelmesi ile silahsızlanma konferansının başarısızlığı Almanya'nın yeniden silahlanması, uluslararası gerginliğin artması, Lokarno Antlaşması'nın feshi ve daha önce askersizleştirilmiş olan Ren bölgesinin işgali, bütün versay sistemini sona erdirmiş bulunuyordu.

Mussolini'nin güttüğü siyaset yüzünden Akdeniz'de ortaya çıkan güvensizlik, git gide nazikleşen boğazların durumu Türk hükümetinin dikkatini tekrar çekmeye başlamıştı. Japonya'nın Milletler Cemiyeti'nden çekilmesi, ve İtalya'nın Türk sahilleri çevresindeki 12 ada ile ilgilenmeğe başlaması üzerine Türk hükümeti boğazlar sözleşmesinin tadili için Milletler Cemiyetine başvurmuştur<sup>23</sup>.

#### **Lozan Sözleşmesi'ni İmza Etmiş Olan Devletlere 11 Nisan 1936 Tarihli Gönderilen Türk Notası**

Bu nota ile Türkiye tadili gerektiren delilleri sıraladı ve "Türk toprağının dokunulmazlığı için zaruri güvenlik şartları ve Akdeniz'le Karadeniz arasında ticari seyrüsefer devamlı surette ve en liberal bir ruh içinde düzenleyerek yeni boğazlar rejiminin akdi için görüşmelere hazır" olduğunu bildirdi.

22 Rifat Uçarol, *Siyasi Tarih*, Filiz Kitapevi, İstanbul 1985. s. 466. Fahir Armaoğlu, 20. *Yüzyıl siyasi tarihi*, Türkiye İş Bankası Kültür yayını, Ankara 1984. s. 335.

23 Feridin Cemal Erkin, *a.g.e.*, s. 64.

*Türk notası şu 4 esası kapsıyordu:*

1- Yeni dünya dengesi bakımından, Avrupa'nın 1923'deki durumu, 1936'dakinden çok farklı idi. 1923'de Avrupa silahsızlanmağa doğru yürüyor ve kıtanın siyasi örgütü uluslararası garantilerle sözlü değişmez prensipler üzerine kuruluyordu. Türkiye 1923 Lozan sözleşmesini imzalamıştı. Çünkü 18. nci maddenin sağladığı teminata ve buna ek olarak 4 büyük devletin Boğazları savunma konusunda verdikleri garantiye güvenmişti. Ancak şimdi şartlar büsbütün değişmiş Akdeniz'de yeniden bir güvensizlik belirmeğe başlamış ve boğazların güvensizliğine çare teşkil edecek tek garantinin de elden gittiğini belirtti. Ve gelecek de büyük tehlikelere gebe bulunmakta idi.

2- Sözleşmenin koruduğu garantiler işlemez hale gelmişti. Türkiye verilen teminat dışında güvenliği, bütün arazisinin güvenliği için zaruri olan bir toprak parçası üzerinde egemenliğinin kısıtlanmas-na tabii ki asla razı olamazdı. Bu garantiler işlemez hale geldiğine göre, bütün sözleşmenin dengesi, yalnız Türkiye'nin değil, Avrupa barışının da aleyhine bozulmuş bulunmakta idi. Türkiye sözleşmenin yüklediği külfete karşılık olarak verilen teminat arasında yalnız dört büyük devletin garantisi, zamanında Türk toprak bütünlüğünü sağlamaya müsait görünmüştü. Halbuki bu devletlerin Milletler Cemiyeti'ne karşı davaları da zamanla hayli değişikliklere uğramıştı.

3- 1923 rejimi sınırlı veya genel harp tehdidini hesaba katmıştı. Bu husus Lozan rejiminde görülen noksanlardan biri idi. Sistem sadece barış ve savaş hallerini ve savaşta da yalnız Türkiye'nin tarafsızlığını veya muharipliğini öngörmüştü. Sistemin eksikliği, harp tehdidi halinde Türkiye'yi meşru müdafaası için gereğini yapmaktan men etmesi idi.

4- Türkiye Lozan sözleşmesinin tadili müzakerelerine katılmağa hazır olduğunu ifade etmekte idi. Doğuşundan beri Türkiye Cumhuriyeti, ağır fedakarlıklar pahasına bile olsa, daima barış ve anlaşma politikası izlemiş, uzlaşma eğilimini, vecibelere, sadakatın ve barış davasına bağlılığın delillerini her fırsatta vermişti. Türkiye başka memleketlere sağladığı güvenliği kendi içinde talep etmek hakkına haiz olmalıydı.

Bu delillere dayanarak Türk hükümeti akid taraflara çağrıda bulunmuş ve onları Türk topraklarının dokunulmazlığı için zaruri görülecek güven şartların ve akdeniz ile karadeniz arasında ticari seyrüseferin gelişmesine müsait liberal bir boğazlar statüsü düzenlemeğe davet etmişti<sup>24</sup>.

<sup>24</sup> Feridin Cemal Erkin, *a.g.e.*, s. 66.



### Möntrö Boğazlar Konferansının Açılışı

Möntrö Konferansı Avusturalya, Büyük Britanya, Bulgaristan, Fransa, Yunanistan, Romanya, Sovyetler Birliği, Türkiye ve Yugoslavya hükümetlerinin katılımıyla 22 Haziran 1936 günü açılmıştır. Avusturalya konferansa iştirak ile kabul edilen tek dominyon devlet idi. Açılış oturumu İsviçre Federal Devleti Politik Depertman şefi M. Motto'nun başkanlığında yapıldı.

Motta Türkiye'nin davranışını "Diplomatik bir konunun en isabetli ve en arzu edilen tarzda halli bakımından yüksek dürüstlük misali ve doğru usül" olarak övdü. Daha sonra divan şu şekilde kuruldu.

Başkan: Avusturalya'nın Yüce Komiseri Mr. Bruce,

Başkan Vekili: Yunanistan Dışişleri Bakanı M. Nikah Polites

Genel Sekreter: M. Ayhvides<sup>25</sup>.

Konferansta Türkiye Delegasyonu, Dışişleri Bakanı Dr. Tevfik Rüştü Aras başkanlığında, Londra Büyükelçisi Fethi Okyar, Paris Büyükelçisi Suad Davaz, Dışişleri Bakanlığında Büyükeçi Numan Menemencioğlu, Genelkurmay ikinci başkanı Korg. Asım Gündüz, Türkiye'nin Milletler Cemiyeti katındaki sürekli Delegesi ve Sivas Milletvekili Necmettin Sadak'tan oluşuyordu. Ayrıca onbiri diplomat yedisi yüksek rütbeli asker, ikisi uzman yüksek memur, dördü enformasyon işleriyle görevli olmak üzere 24 yedek bulunuyordu<sup>26</sup>.

### Konferansın Çalışmaları

Konferansın çalışmaları hemen Karadeniz'de sahili olan ve olmayan devletler arasında bugüne kadar gelen alışılmış menfaatlerin çatışmasıyla karşılaştı. Yine Sovyetler Birliği daha öncesinde de olduğu gibi sahil sahibi devletlerin kendi gemilerini Boğazlardan geçmesi için tam serbesti verilmesini ve sahili olmayan devletlere ait gemilerin geçişinde mümkün olduğunca kısıtlanmasını istiyorlardı. Diğer yandan başta İngiltere olmak üzere Karadeniz'e kıyısı bulunmayan devletler bu deniz üzerinde akla uygun bir denge kurmaya özen göstererek, Karadeniz'e kıyısı olan devletlerden herhangi biri

<sup>25</sup> Seha L. Meray-Osman Olcay, *Montreux Boğazlar Konferansı tutanaklar Belgeler*, A.Ü.S.B.F. Yayını, Ankara 1976.

<sup>26</sup> İsmail Soysal, *Tarihçeleri ve Açıklamaları ile Birlikte Türkiye'nin Siyasal Anlaşmaları*, Cilt 1, T.T.K. Yayını, Ank. 1983. s. 495.

ile bir sorun çıkması halinde hareket serbestliğini korumaya çalışmakta idiler. Temelde birbirinin karşısı 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. Çalışmanın yönetilmesi için ortak bir yöntem kabul edildi. Tartışmalara Türk heyetince hazırlanan 13 maddelik bir projenin ele alınması ile başlanmıştır. Maddeler görüşüldükçe yapılan iş, teknik komiteye yada yazı kuruluna gönderilmişti.

#### a) Türk projesi

Türklerce hazırlanan görüşme metni boğazların yeniden silahlanması hakkında hiçbir koşul taşıymıyordu. Bu metnin birinci kısmı, ticaret hastane ve balıkçı gemilerine ait idi. Proje bu gemiler için, barışta ve harpte, Türkiye ister tarafsız, ister savaşan olsun serbest geçiş kuralını içeriyordu.

2 nci madde, geçiş esnasında sıhhi muayene, Kılavuzluk ve fener gibi ticari geliş gidiş yapılan mecburi hizmetleri içeriyordu.

4 ncü madde harp halinde, Türkiye savaşan olduğu takdirde, geçme serbestisini düşmana hiçbir sürette yardımda bulunmamak şartını kapsıyordu<sup>27</sup>.

Türk metninin ikinci kısmı harp gemilerinin geçişine ait idi. Burada Türk Projesi yürürlükteki rejimi önemli ölçüde değiştirmişti. Türk heyetince "Güvenlik içinde serbesti" adı verilen bu kısım Lozan Sözleşmesi'nin kabul ettiği şartlı geçme serbestisini, Boğazlar bölgesi ve Marmara Denizi'nin güvenliğini sağlamak zorunluğundan doğan yeni kısıntılara tabi tutuyordu.

Türk projesinde serbest geçiş şu iki kısıtlamaya tabi tutulmuştu.

a) Geçiş gündüz yapılacak, Denizaltılar boğazdan geçemeyecek, diğer geçişler için Türkiye'nin iznine gerek yoktur, ancak birden fazla devletin gemileri geçecekse bir ay evvelinden peşin bildiri yapılacaktır.

b) Kontrollü serbest geçiş, Türkiye'nin tarafsızlığı halinde harp esnasında da uygulanır.

<sup>27</sup> Feridin Cemal Erkin, *a.g.e.*, s. 70.

c) Karadeniz'e kıyısı olmayan bir devletin, Boğazlardan geçebileceği tonaj sınırlanıyordu. Ayrıca Boğazlardan geçişte harp gemileri, tankları ve uçakları kullanamayacaktı.

d) Transit olarak geçen harp gemileri, arıza dışında gereken süreden fazla kalamayacaktı.

e) Harp zamanında ve Türkiye'nin de savaştan durumu halinde, Türk projesi, harp gemileri ve yardımcı gemilerin geçişine dair düzenlemeyi Türkiye bakımından, harp halinden doğan zaruretlere bağlamaktadır<sup>28</sup>.

Görüldüğü gibi Türk projesinin getirdiği başlıca yenilik "Savaş tehlikesi" halidir. Türkiye kendisini savaş tehlikesinde gördüğü takdirde, yeni hükme göre, Milletler Cemiyeti'ne ve taraf devletlere bilgi vermek suretiyle, savaş hali için kararlaştırılan düzeni aynen uygulamak hakkına sahip olacaktı. Bu yenilik hem Türk topraklarının güvenliğini, hemde genel bir barış dengesi için gerekiyordu. Türk projesinde harp gemilerinin geçmelerini düzenleyen genel mekanizma bir nevi otomatik kontrol koyuyor ve bu suretle özel bir komisyona lüzum kalmıyordu. İşte bu sebeple Türkiye Boğazlar Komisyonunun kaldırılmasını istemekte idi.

Son kısımda Türk projesi yeni sözleşmenin uygulanması hakkında üç yeni hüküm koymuştu. Birinci nokta sözleşmenin uygulamasını imza anından itibaren başlatıyordu. İkinci nokta, sözleşmeye geçici bir nokta tayin ediyordu. Türkiye kendi hakları üzerinde kısıntılar yapan geçiş, sözleşmesinin kendi egemenliğine zarar verdiği görüşünde idi. Türk heyetine göre, sözleşmenin geçiciliği Türkiye lehine şart koşulacaktı.<sup>29</sup>

#### b) Sovyet Tezi

Sovyet temsilcisi M. Litvinov Boğazların kapanmasını, Türkiye ve bütün Karadeniz'devletlerinin güvenliği bakımından önemli saymakla beraber, kapama formülü üzerinde ısrarlı durmuyor ve Boğazların "belirli bazı kısıntılar ve belirli bazı hedeflerle" bütün memleketlerin savaş gemilerine açılmasını uygun gören Türk formülünü desteklemeye hazır olduğunu bildiriyordu. Litvinov Karadeniz Memleketlerine ait harp gemilerinin Boğazlardan geçmelerine mani olmak

28 Feridin Cemal Erkin, *a.g.e.*, s. 70.

29 Feridin Cemal Erkin, *a.g.e.*, s. 72.

için pek sebep göstermediğini belirtiyor ve bu isteğinin de Sovyetler Birliğinin aralarında bağ bulunmayan denizlerle çevrilmiş olmak gibi özel durumu, ve deniz kuvvetlerinin birliğe ait liman ve deniz üsleri ile temasta bulunma mecburiyeti ile haklı göstermeye çalışıyor, Yani Karadeniz'e sahili olan devletler için geçiş serbestisi, sınırı olmayan devletler için ise kısıntılı serbesti istiyor ve Türk görüşünü destekliyor<sup>30</sup>.

#### c) Fransız Tezi

Fransızlar Türk projesini kabul ediyorlar ve Lozan Sözleşmesi ile amaçlanan hedeflerin halen devam etmekte olduğunu ve onlara günün şartlarına daha uygun yollarla ulaşmak gerektiğine inanıyorlar. Bu hedefler evvela Türkiye'nin sonra Karadeniz devletlerinin güvenliği ve genel olarak dünyanın geri kalan kısmı ile serbest ulaşımların sağlanmasıdır<sup>31</sup>.

#### d) İngiliz Tezi

İngiliz delege Lord Stanhope Türk projesinin bazı özelliklerini eleştiriyor. Şöyle diyor:

Konferans bütün taraflar için memnuniyet verici, adil, hakkaniyetli bir sözleşme ortaya çıkarmayı başarırca, İngiltere askerileştirme konusunda rızasını verir. İkinci olarak da Boğazlar komisyonunun devamını istiyor ve gene İngiltere bütün devletler için geçiş serbestisi taraftarıdır<sup>32</sup>.

Bu şekildeki karşıt tezlerin çatışması ve uzun tartışmalarla 22 Haziran da başlayan konferans 20 Temmuz 1936 da Boğazlar sözleşmesinin imzalanmasıyla son buldu. Sözleşme, Türkiye, İngiltere, Fransa, Sovyetler Birliği, Japonya, Romanya, Bulgaristan, Yunanistan ve Yugoslavya arasında imzalanmıştır. İtalya Boğazlar Sözleşmesine sonradan 2 Mayıs 1938 de katılmıştır<sup>33</sup>.

Montrö (Montreux) Sözleşmesi beş kısım ve dört eke ayrılmış 29 maddeden ibarettir. Aşağıda Montrö Sözleşmesine göre Boğazların kanuni statüsü şu beş başlık altında incelenecektir.

30 Feridin Cemal Erkin, *a.g.e.*, s. 72.

31 Feridin Cemal Erkin, *a.g.e.*, s. 73.

32 Feridin Cemal Erkin, *a.g.e.*, s. 73.

33 Mehmet Gönlübol-Cem Sar, *Olaylarla Türk Dış Politikası*, A.Ü.S.B.F. Yay., Ankara 1987. s. 124.

- 1- Ticaret Gemileri
- 2- Harp Gemileri
- 3- Uçaklar,
- 4- Genel Hükümler
- 5- Nihai Hükümler

#### 1- Ticaret Gemilerinin Denizden Geçiş / (Gidişgeliş serbestisi)

Sözleşmenin birinci maddesinin ilk fıkrasında, "Yüksek akit taraflar Boğazlarda denizden geçiş ve seyri sefayın serbestisi prensibini kabul ve teyid eder" denilmektedir. Aynı maddenin ikinci fıkrasında bu serbestliğin bundan böyle bu sözleşme hükümleri ile düzenlendiği belirtilmektedir<sup>34</sup>.

Ticaret gemilerinde boğazlardan geçiş serbestisini şu başlıklar altında inceleyelim.

##### a) Barış Zamanı:

Ticaret gemileri gündüz ve gece herhangi bir engellemeye tabi olmadan boğazlardan serbest bir şekilde geçeceklerdir. Boğazlardan transit olarak geçen gemilerden, sıhhi kontrol, fener, şamandıra gibi hizmetler karşılığında alınan ücretlerin haricinde bir ücret talep edilmeyecektir<sup>35</sup>.

##### b) Savaş Zamanı ve Türkiye Savaşan Değilse:

Barış zamanı için öngörülen serbesti rejimi Türkiye savaşan değilse savaş zamanı içinde eaynen geçerli olacaktır.

##### c) Savaş Zamanı ve Türkiye Savaşan İse:

Bu durumda boğazlardan ancak Türkiye ile savaş halinde bulunmayan devletlerin gemileri geçebilecektir. Bu geçişe hak kazanan gemiler, boğazlara gündüz girecekler ve her defasında Türk makamları tarafından gösterilecek yol takip edilerek yapılacaktır. Bu halde kılavuzluk ücrete tabii tutulmadan mecburi kullanılacaktır<sup>35a</sup>.

34 Mehmet Gönübol-Cem Sar, *a.g.e.*, s. 124.

35 Feridin Cemal Erkin, *a.g.e.*, s. 103. İsmail Soysal, *a.g.e.*, s. 497.

35a Feridin Cemal Erkin, *a.g.e.*, s. 103 İsmail Soysal. *a.g.e.*, s. 497.

## 2- Harp Gemileri

### a) Barış Zamanında:

Harp gemilerinin geçiş düzeni usul, esas, tonaj ve gemi adedine ilişkin bir dizi kuralları içerir.

1- *Usul*: Geçiş izni elde etmek için izlenecek usul 13'ncü maddede belirtilmektedir. Bu maddeye göre Türk Hükümetine çeşitli yollarla peşin bildiri verilecektir. Bu bildirinin süresi sadece 8 gün olacaktır. Ancak Karadeniz'e sahil olmayan devletler için bu süre 15 gün olacaktır. Bu bildiriye gemilerin gidecekleri yer, isimleri, tipleri ve adetleri ile giderken ve dönüşte yine geçiş tarihleri bildirilecektir.

2- *Esasa ait şartlar*: Karadenizde sahili olan ve olmayan devletlerin hafif su üstü gemilerine, küçük muharebe gemilerine ve yardımcı gemilerine hiçbir resim ve vergiye tabi tutulmaksızın geçiş serbestisi tanınmıştır. Bunlar boğazlara gündüz gireceklerdir. Aynı istisnalar şartı ile boğazlardan geçecek yabancı deniz kuvvetlerinin tüm tonajı 15.000 tonu aşamayacaktır. Karadeniz'e sahil olmayan devletlerin barış zamanında bu denizde bulundurabilecekleri en yüksek tonaj 30.000 tonu aşamayacaktır<sup>36</sup>.

### b) Savaş Zamanı ve Türkiye Savaş Dışında İse:

Bu durum sözleşmenin 19 uncu maddesinde düzenlenmiştir. Bu maddeye göre harp zamanında ve Türkiye harbe dahil bulunmadığı takdirde, harp gemileri, barış zamanı için tesbit edilen aynı şartlar içinde, boğazlardan tam geçiş serbestisinden yararlanacaklardır.

### c) Savaş Zamanı ve Türkiye Savaşan İse:

Türkiye'nin savaşan olması halinde 20'nci madde barış zamanı için tespit edilen düzenlemeyi kayıtsız olarak kaldıracak ve harp gemilerinin geçişini tamamıyla Türk hükümetinin taktirine bırakacaktır. Bu şekilde Türkiye'ye verilen tam yetkinin sonucu olarak, bu memleket için savaşan olmak, harp gemilerinin geçişi konusundaki bütün kuralların süreli olarak ortadan kalkması ve boğazlar üzerinde egemenlik hakkının yeniden ve tam olarak tecili manasına gelmektedir<sup>37</sup>.

36 Feridin Cemal Erkin, *a.g.e.*, s. 108.

37 Feridin Cemal Erkin, *a.g.e.*, s. 111.



d) *Yakın Savaş Tehlikesi Hali:*

Türkiye'nin kendisini yakın bir savaş tehlikesinin tehdidine maruz hissederek 21 madde gereğince, henüz barışın mevcut olduğu bir anda harp zamanı için öngörülen tedbirleri almağa yetkili olması halidir. Ancak bu kural harp tehlikesi halinde Türkiye'nin fiilen savaştan olduğu zamanki şiddetiyle işleyebilir. Ancak bu yetkinin kullanılmasından evvel boğazlardan geçmiş ve bu yüzden bağlı buldukları limanlardan ayrılmış olan harp gemileri limanlarına dönebileceklerdir<sup>38</sup>.

3- **Hava Taşıtları**

Montrö (Montreux) Sözleşmesinin 23'ncü maddesi, toprağı üzerinden uçulan devletin havai güvenliğini sivil havacılıkta uluslararası işbirliği ve dayanışmanın içaplarıyla bağdaştırmak endişesiyle kabul edilmiş bir ulaşma modelidir. Bu madde de şöyle deniliyor:

"Akdeniz ile Karadeniz arasında sivil hava taşıtlarının geçişini sağlamak amacıyla, Türk hükümeti boğazların memnu bölge dışında,, bu geçişe mahsus hava yollarını bildirecektir. Tesadüfî uçuşlar üç günlük peşin bildiriye tabi bulunacak muntazam uçuşlar ise geçiş tarihlerine ait genel bir bildiri ile yapılacaktır<sup>39</sup>.

4- **Genel Hükümler**

Türkiye'nin 1923 Lozan Sözleşmesiyle kurulan uluslararası Boğazlar komisyonunun yetki ve görevlerini üstlenmesine ilişkin<sup>40</sup>. 24'ncü madde Boğazlar Komisyonunun kaldırdığını ve yetkililerinin Türk Hükümetine verildiğini kaydediyor. Türk hükümeti Karadeniz'e kıyısı olan ve olmayan devletlerin boğazları geçen harp gemilerinin tonajı hakkında bilgi toplamayı ve gereken diğer bildirimleri vermeyi üzerine alıyor.

Ayrıca Türk Hükümeti Milletler Cemiyeti Genel sekreterine ve aktif devletlere her yıl bir rapor göndererek boğazlarda yabancı harp gemilerin gidiş-gelişlerini gösterecek ve ticaret ve deniz geliş gidiş trafiğine ait diğer gerekli bilgileri sunacaktır<sup>41</sup>.

38 Feridin Cemal Erkin, *a.g.e.*, s. 111.

39 İsmail Soysal, *a.g.e.*, s. 498. Feridin Erkin, *a.g.e.*, s. 113.

40 İsmail Soysal, *a.g.e.*, s. 498.

41 Feridin Cemal Erkin, *a.g.e.*, s. 114.

### 5- Son Hükümler

Son hükümler ile sözleşmenin onaylanması, yürürlüğe girişi, ona katılma ve ortadan kaldırma koşulları, süresi, değişiklik getirme biçimi ve koşulları düzenlenmiştir.

#### a) Sözleşmenin Onayı:

26'nci madde sözleşmenin onayı Paris'de Fransız Hükümeti'nin Evrak dairesine verileceğinin kayıdır. Türkiye'ninki de dahil 6 tasdikname verilir verilmez, bir verildi tutanağı düzenlenecek ve bunun tarihi, yeni sözleşmenin yürürlüğe girdiği günün tarihini belirtecektir.

#### b) Sözleşmenin Süresi ve Tadili: (Değiştirilmesi:)

28'nci madde sözleşmenin yürürlüğe girdiği andan itibaren yirmi yıllık bir süreyi kapsayacağını belirtir. Yirmi yıllık bu süre şarta bağlı olup ancak iki yıllık bir fesih peşin bildiri gönderilmesi halinde kesinleşecektir. Böyle bir bildiri gönderilmemiş ise, yürürlük devam edecek ve daha sonra herhangi bir tarihte verilen bildiri ancak iki yıl geçtikten sonra etkisini gösterecektir. Sözleşmenin şartlara uygun olarak feshi halinde, akitler kendilerini yeni sözleşmenin hükümlerini tesbit etmekle görevli bir konferansta temsil etmeyi kararlaştırmışlardır.

29'ncü madde tadil prosedürünü içeriyordu ve şöyle diyor:

"Sözleşmenin yürürlüğe girmesinden itibaren her beş senelik sürenin sonunda, akit taraflardan herbiri sözleşmenin bir veya birkaç hükmünün tadiline teklifle teşebbüs edilecektir"<sup>42</sup>. Bu istek kabüle değer olmak için her beş yıllık devrenin bitişinden üç ay evvel akid tarafların her birine tebliğ olunacaktır. Tebli, teklif olunan gerekçeleri ihtiva etmelidir.

Tadil prosedürünün iki yolu vardır. Birincisi ilgili hükümetler arasında görüşmeleri gerektiren diplomatik prosedürdür. Bundan bir sonuç alınmadığı takdirde akitler tadil konferansına katılacaklardır. Konferans ancak oybirliği ile karar verecektir. Çoğunluk, Türkiye de dahil olmak üzere, Karadeniz de sahili bulunan devletlerin dörtte üçünü kapsamak şartıyla hesap edilecektir<sup>43</sup>.

42 Feridin Cemal Erkin, *a.g.e.*, s. 114.

43 Feridin Cemal Erkin, *a.g.e.*,

Sonuç olarak kısaca Möntrö Sözleşmesini şöyle özetleyebiliriz; Bu sözleşme Türkiye Cumhuriyetinin egemenlik hakları alanındaki eksikliği tamamlayan bir belge ve Türkiyenin de içinde bulunduğu bu hassas dünya coğrafyasında barışı gerektiren dengeyi sağlayan bir çözümdür. Möntrö, İstanbul ve Çanakkale boğazlarından serbest geçişi sağlayan ve denetimi tümüyle Türkiye'ye bırakarak, Boğazların kullanımında Karadeniz'e kıyısı olan ve olmayan devlet ayrımı da yaparak kıyısı olanlar yararına bazı ayrıcalıklarda getirmiştir.

### Montrö'nün Önemi ve Türk Dış Politikasındaki Başarısı

Boğazların güvenliği ve bu su yollarındaki trafiği düzenleme çabalarına bu sözleşme ile getirilen kolaylıkla, Türkiye Cumhuriyeti uzunsüredir özlediği bir çözüme değişen dünya koşullarının da yardımı ile kavuştu<sup>44</sup>. Gerçekten, Türkiye'nin kendi boğazları üzerinde egemenliğini kazanmasına yardım eden en açık değişen güçler dengesidir. Sovyetler Birliği ile batı dünyası arasında daima bir denge arayan Türkiye mütevazî olanaklarıyla yaklaşan dünya bunalımı karşısında en iyi stratejiyi saptamakta başarılı oldu<sup>45</sup>.

Yine bu sözleşme Türk-İngiliz ve Türk-Sovyet münasebetlerinde bir dönüm noktası teşkil etmiştir. Türk-İngiliz yakınlaşması bu konferansta en önemli gelişmesini kaydetmiştir. Eğer İngiltere'nin rızası ve anlayışı olmasaydı, Türkiye'nin Boğazlar Rejimi'ni bu derece kendi lehine değiştirmesi mümkün olamazdı. İngiltere'nin Türkiye'ye karşı bu sempatik davranışı ise, şimdi tabiki İtalya'nın doğu Akdeniz bölgesinde ortaya çıkarttığı tehditten doğmuştu. Böyle bir tehdide karşı İngiltere Türkiye'de sağlam bir dayanak görmüş ve Türkiye'yi kendi tarafına çekmek istemişti. İşte böyle bir tehdit karşısında Türkiye'nin de askeri güç bakımından zayıf bir Sovyetler Birliği yerine, denizlerde kuvvetli olan İngiltereye kayması tabiki daha doğru olurdu. İşte bu etkenler Montrö'den sonra Türk-İngiliz ilişkilerini geliştirdi.

Türkiye Akderizdeki İtalyan tehlikesi karşısında bu şekilde İngiltereye yaklaşırken, Sovyetler Birliğin iterketmek niyetinde değildi. Bu devlet her zaman Türk Dış Politikası'nın temel unsuru olmaya devam edecektir<sup>46</sup>. Nitekim daha sonraları Sovyetler Birliği, Boğazlar için yalnızca Türkiye ile Karadeniz'de kıyısı olan devletlerin söz sahibi

44 Lozan'ın 50. Yılına Armağan, s. 112.

45 Lozan'ın 50. Yılına Armağan, s. 112.

46 Fahir Armaoğlu, a.g.e., s. 346.

olması gayesi ile, Sözleşmeyi değiştirmek üzere, ikinci dünya savaşı sona erince önemli bazı istemlerde bulunmuştur. Ağustos 1945 Podsdam konferansının Boğazlara ilişkin kararından sonra 8 Ağustos ve 24 Eylül 1946 günleri Türkiye'ye verdiği notalarla son dünya savaşı sırasında, Türk hükümetince, kimi Alman ve İtalyan savaş gemilerinin "Ticaret Gemisi" sayılıp Boğazlardan geçirildiğini ileri sürmüş ve bu gibi olayların Sovyetlerin güvenliğini tehlikeye soktuğunu belirtmiş güvenliği sağlamak üzerede, Boğazlar rejiminin değiştirilmesini ve Boğazların güvenliğinin Türkiye ile kendisinin birlikte sağlanmasını istemiştir. Ancak Türkiye bu isteği İngiltere ve A.B.D.'nin desteğinden de yararlanarak, kabul etmemiştir. Bu şekilde Montreö Sözleşmesi'ne ilk 20 yıllık süresi sonunda son verilmiş değildir. Batılı bir başka devlet de bu sözleşmeye son vermediğinden yürürlükte kalmaya devam etmiştir<sup>47</sup>. Devam etmiştir ancak Boğazların stratejik durumu uluslararası politika larda hala hassasiyetini devam ettirmektedir. Her zaman olduğu gibi bugünde Türkiye'nin tek başına askeri ve diplomatik boyutlarını aşan bir sorundur ve hep de öyle olacaktır. Çünkü Türkiye, geçmişte olduğu gibi günümüzde de üzerinde ve yakın çevresinde dünya güç dengesini etkileyecek düzeyde sürekli ve çok yönlü çıkar ve güç çatışmalarına sahne olan hassas bir konuma sahip bulunmaktadır. Bu konumu ile Türkiye, Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarının hem doğu batı hemde kuzey güney noktaları üzerinde bir köprüdür. Dolayısıyla farklı özelliklere sahip Avrupa, Asya ve Afrika ülkelerinin fiziki sosyal ve ekonomik çıkarları bu konum üzerinde çatışmaktadır. Bundan dolayı bu bölgedeki ülkenin ve süper güçlerin devamlı değişen veya gelişen tehditleri olacaktır. Tüm bu stratejik özellikler Anadolu'ya dünya güç merkezleri içinde elde tutulması gerekli bir hedef olma niteliği kazandırmıştır. Ayrıca Türkiye'nin Marmara Denizi ve Bodahil Akdeniz'i kontrol edecek bir konuma sahip olması, böyle bölge ülkelerinin güvenlik ve hertürlü ulaşım faaliyetlerini yakından ilgilendirmektedir. Bundan dolayı Boğazlar hep uluslararası bir sorun olmuş ve olmaya da devam edecektir.

### SONUÇ

Asya ile Avrupa kıtalarının birleşme noktalarında bulunan İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının sahip olduğu stratejik, siyasi ve iktisadi önem dolayısıyla ve bunların uluslararası ilişkilerde önemli olacak hukuki rejim öteden beri, özellikle büyük devletlerin ilgisini

<sup>47</sup> İsmail Soysal, *a.g.e.*, s. 499-500.

çekmiş ve bu devletlerin Osmanlı Devleti ve daha sonrada Türkiye Cumhuriyeti ile olan ilişkilerinde önemli bir yer tutmuştur. Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti'nin yenilgisi "Boğazlar Meselesi"ni yine önemle gündeme getirmiş ve bu savaşın galipleri Sevr Antlaşması ile Boğazlarda her türlü ticaret ve savaş gemilerinin serbestçe geçişini Osmanlı Devleti'ne kabul ettirmişlerdi. Kurtuluş Savaşı zaferle sonuçlanıp ve bunun sonrasında Lozan Barış Antlaşması imzalanınca, Boğazların sahip olacağı rejim, bu antlaşmaya ek olan bir sözleşme ile düzenlenmiş ve bunun denetimi uluslararası bir komisyona bırakılmıştı.

Ancak daha sonraları değişen ve gelişen siyasi politikalar Türkiyeyi içinde bulunduğu durumdan dolayı rahatsız etmeye başladı. Ancak Türkiye Cumhuriyeti kendi toprakları üzerinde ve egemenliği altında böyle bir düzene şu görünen dünya şartlarında razı olamazdı. Bu bağlamdan Türkiye'nin isteği sonrasında Möntrö'de toplanan taraf devletler 20 Temmuz 1936'da imzaladıkları bir antlaşma ile Türk Boğazlarına ilişkin ve bugünde yürürlükte olan yeni bir düzeni kabul ettiler.

Möntrö Sözleşmesi 29 Madde, dört ek ve bir protokoldan ibarettir. Bu sözleşme Türkiye'nin hariçinde Fransa, İngiltere, Yunanistan, Bulgaristan, Romanya, Yugoslavya, Sovyetler Birliği ve Avusturya Japonya tarafından imza edilip onaylanmıştır. Günümüzde de yürürlükte olan bu sözleşmenin 28'inci maddesine dayanılarak, taraflarca tadili henüz talep edilmiş değildir. Ancak zaman zaman Sovyetler Birliği tarafından bu sözleşme birkaç defa siyasi tartışmalara konu yapılmak istenmiştir.

Daha öncedende belirtildiği gibi Möntrö 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 Möntrö ile boğazlardan yeni bir geçiş rejimi kabul edilmiş, bu yeni rejimin uygulanması ve denetimi sorumluluğu Türkiye'ye verilmiştir. Yine bu sözleşme ile Boğazların savaş gemileri tarafından kullanılmasında, Türkiye'nin güvenlik çıkarlarını gözeterek, karadeniz'e kıyısı olan ve olmayan devletler ayrımını yapmış ve kıyısı olan yararına ayrıcalıklarda içermiştir. Bu şekildeki ayrımlar sayesinde! Türkiye kendi güvenliğini sağlamıştır. Şayet Möntrö sözleşmesi olmasaydı herhangi bir savaş tehlikesinde Türkiye Boğazlardan geçecek savaş gemilerini



engelleyerek güvenliğini sağlayamazdı. Yine bu sözleşmeye dayalı kısımlarda olmasa bölgedeki herhangi bir savaş durumunda Türkiye tarafsızlığını sağlayamaz, bunun yenli büyük devletlerin büyük savaş gemilerini karadenizde bulundurma hakkı doğar bu durum böyle ülkelerini olumsuz etkiler ve Türkiye'nin değişik baskılar altında kalmasına yol açardı. Bundan dolayı Möntrö bu bölgede barış ve güvenlik içinde gerekli dengeyi sağlayan önemli bir mihenk taşıdır.

Türk Boğazlarının jeopolitik ve jeostratejik önemi, temelde Karadeniz'in, Akdeniz'in, stratejik bütünlüğü içinde yer alması ve Karadeniz havzasına ek olarak, Tuna nehri ve bağlantılı kanallar sistemi yoluyla doğu Avrupanın'da açık denizlere çıkış yolu olmasından dolayı uluslararası politikalarda hassasiyetini hep devam ettirecek ve Türkiye'nin tek başına askeri ve diplomatik boyutlarını aşan bir sorun olmağa devam edecektir.