

MONTRÖ BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ VE KANAL İSTANBUL PROJESİ



MONTRÖ BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ NEDİR?

- 1923 yılında imzalanan Lozan Antlaşması Türkiye'nin bağımsız ve egemen bir devlet olarak tanınmasını sağladı. Ancak bu antlaşmanın bir parçası olan 1923 Boğazlar Sözleşmesi Türkiye'nin boğazlardaki egemenlik hakkını kısıtlamıştı.
- Antlaşmaya göre askeri olmayan gemi ve uçaklar sadece barış zamanı boğazlardan geçebilecekti. Boğazların iki yakası da silahsızlandırılmıştı ve Türkiye'nin askeri güçlerinin giriş yapması yasaklanmıştı. Bunların uygulanması ve denetlenmesi için de başkanı Türk olan uluslararası boğazlar komisyonu oluşturulmuştu.
- Türkiye ise Lozan Antlaşması'yla getirilen bu geçici düzenlemenin değiştirilmesi ve kalıcı, yeni bir düzenleme yapılmasını istiyordu. Türkiye'nin çabaları 1930'ların ortasında karşılık buldu. Başta İngiltere olmak üzere, Balkan ülkeleri yeni bir düzenleme yapılması için İsviçre'nin Montrö kentinde bir konferans düzenlenmesini kabul etti. Haftalarca süren müzakereler sonucunda Montrö Boğazlar Sözleşmesi imzalandı.



MONTRÖ NE GETİRDİ?

➤ Türkiye, Boğazlar bölgesine yeniden asker konuşlandırma hakkı elde etti. 1923'te kurulan Boğazlar Komisyonu'nun yetkileri Türkiye'ye devredildi. Bu da egemenliğin kurulmasını sağladı. Savaş ve yakın savaş halinde Türkiye'ye yabancı savaş gemilerinin geçişine kısıtlama koyma yetkisi tanındı. Ayrıca bir seferde geçebilecek savaş gemisi, tipine, sayısına ve ağırlığına sınırlama getirildi ve önceden haber verme şartı konuldu.

Örneğin, ABD'ye ait 45 bin tondan ağır askeri gemilerin iki haftadan uzun süre Karadeniz'de kalması yasaktır. Ayrıca dünyanın her yerine uçak gemisi gönderebilen ABD, uçak gemilerini Karadeniz'e sokamıyor.



ULUŞ

21 TEMMUZ 1936 SALI

Fevkalâde sayı

ON YEDİNCİ YIL NO: 5381

ADIMIZ, ANDIMIZDIR

HER YERDE 5 KURUŞ

Atatürk Türkiye'sinin Yeni Zaferi

Boğazlar mukavelesi bu gece Montröde imzalandı.

Başbekte
İMZADAN SONRA

Falih Rifki ATAY

Bu akşam Montrö'de yeni boğazlar mukavelesi imsa edilmiştir. Türkiye'nin tercih ettiği usul ne kadar dürüst, ve Türkiye, doğasında ne kadar haklı ise, Montrö davetini kabul eden devletlerin Atatürk cumhuriyetine karşı itimadı o kadar tam olmuştur. Reislerimize ve onların muvaffak arkadaşlarına şükran duyduğumuz sırada, yeni mukaveleyi imza eden devletlerin iyi niyet ve güzel samimiyetlerini hatırlamaya borç biliriz.

Boğazlar ecmizin deniz kapılarıdır. Onların emniyeti üzerine titremek ve bunun icablarını yerine getirmek ne kadar hakkımız olduğuna herkes tasdik eder. Boğazlar, iki işlek deniz arasında enternasyonal her türlü münasebetler üzerine tesir eden geçitlerdir. Bu geçitlere sahip olmak vazirlerinin ne kadar nazik olduğunu tahdîr etmekte olduğumuzda hiç kimsenin tereddüdü olmamak lâzımgeldiğini bir daha tekrar etmek isteriz. Bizim millî politikaımızın iki kuralıdır: Birisi, kendi müdafaa-hususundaki hışanç dikkatimiz; öteki bütün milletlerin emniyet ve hürriyetlerine karşı titiz ilimamızdır. Montrö daveti bu dikkatin eseri idi; Boğazların bundan sonraki idaresinde her zaman o itina hissedilecektir.

Yeni medeniyetimizi, halk yüzyıllarımızın soadeti tamamlamak için say güvenliği ve salk istiyoruz. Cumhuriyet iktidarının en ağır mesuliyeti, bunları her türlü tehlike ihtimallerinden korumaktır. Yeni zamanların genç bir devleti olarak, bütün kudretimizin, enternasyonal say ve salk emniyetlerini sağlayabilecek her türlü tedbir ve teebbüslere yardım etmeye hasretmek azmindeyiz. Türk silahtı nerde bulunursa orada bir tehdid değil, manevih hali tesallâ eder.

Boğazlar tam idare ve emniyetimiz. altına girmekle, salk, bir-ve büyük tehlikenin birinden kurtulmaktır.

Bu gün türk milletinin, millî emniyeti namına bayramı yapmaya hakkımız olduğu kadar, salkı seven milletler, boğazlar meselesinin hallolanmasından aynı şevk ile sevinşeler o kadar yerinde olur.

Büyük Reisimize, onun büyük Başvekiline minnetlerimizi ve dünya barışında barışçı Türkiye'yi reislerinin teveccühüne layık büyük bir kudret ve dürüstlikle temsil eden Tevfik Rüfî Arasla arkadaşlarına teşekkürlerimizi sunmaktayız.

Mukavele imzalandı



Büyük reisimize, onun büyük Başvekiline ve dünya barışında barışçı Türkiye'yi reislerinin teveccühüne layık büyük bir kudret ve dürüstlikle temsil eden T. R. Arasla arkadaşlarına teşekkürlerimizi sunmaktayız.

yık büyük bir kudret ve dürüstlikle temsil eden T. R. Arasla arkadaşlarına teşekkürlerimizi sunmaktayız.

MONTRÖ BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ DEĞİŞTİRİLEBİLİR Mİ?

- Sözleşmenin 1. maddesinde konu edilen, barış zamanında ticaret gemilerinin geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğü hükmünün süresi sonsuzdur. Sözleşmenin geri kalan maddelerinin yürürlük süresi, yürürlüğe giriş tarihinden başlayarak, yirmi yıl olmakla birlikte herhangi bir yeni düzenleme yapılmadığı sürece bu süre uzamaktadır.
- Montrö Boğazlar Sözleşmesi, Türkiye'nin taraf olduğu ve onayladığı bir uluslararası antlaşmadır. Tek taraflı olarak ortadan kaldırılamaz. Sözleşmenin kaldırılması ya da değiştirilmesi ancak sözleşmeye imza koyan tarafların bir araya gelerek birlikte alacakları kararla mümkün olabilir. Sözleşme, taraflardan birisinin veya birkaçının bir ön bildirimini Fransa Hükümeti'ne göndermesinden başlayarak, iki yıl geçinceye kadar yürürlükte kalır. Bu ön bildirim, Fransız Hükûmetince, taraf devletlere iletilir ve eğer Sözleşme, uygun biçimde sona erdirilirse, taraflar yeni bir sözleşmenin hükümlerini saptamak ya da mevcut sözleşme maddelerinde değişiklik yapmak üzere bir konferans toplanmasını ve bu konferansa katılmayı kabul ederler. (28.madde)



KANAL İSTANBUL NEDİR?

- İstanbul'un batısında bir kanal oluşturma düşüncesi Modern Türkiye'de ortaya atıldı. Bu fikri ortaya çıkaran İstanbul Boğazı'ndaki yoğun tanker trafiği ve kazalardı. Eski Enerji Bakanı Müsteşarlarından Yüksel Önem, 1985 yılında Standart dergisinde, 1990 yılında ise Bilim ve Teknik dergisinde böylesine bir fikri savundu. Önem, Karadeniz'den Büyükçekmece Gölü'ne uzanan bir kanal oluşturmaya öneriyordu.
- 1991 yılına gelindiğinde dönemin İstanbul Büyükşehir Belediyesi Çevre Komisyonu Başkanı Nusret Avcı, Karaköy'den Silivri'ye bir kanal açma fikrini ortaya attı.
- Kanal fikrini tüm kamuoyu gündemine taşıyan isim ise eski başbakanlardan Bülent Ecevit oldu. 1994 yılındaki yerel seçimlerde o dönemin Demokratik Sol Parti lideri olan Ecevit İstanbullulara bir kanal vadeliyordu. Bu vaat dönemin gazetelerinin sayfalarında 'MEGA PROJE' ifadesi ile yer buldu. Bununla birlikte Ecevit, ilerleyen dönemlerde bu konuda geri adım attı. O dönem yanında bulunan bazı siyasetçilerin aktardığına göre bir grup bilim insanı Ecevit'i kanalın yanlışlığı konusunda uyarmış ve Ecevit'te projeyi hemen geri çekmişti.
- Erdoğan ise günümüzde tartıştığımız projeyi ilk olarak 2011 yılında, boğazdaki tanker trafiğini ortadan kaldırma gerekçesiyle ortaya attı.

Ecevit'in mega projesi

■ DGP Genel Başkanı Ecevit, dünki basın toplantısında, İstanbul'un sorunlarına çözüm getirecek büyük projelerini açıkladı. Karadeniz ile Marmara'nın, Zonguldak ile Etiler görecelik kanalla birbirine bağlanmasını öngören bir proje üzerinde çalıştıklarını söyleyen Ecevit, "Kanalın iki aşama limanlar yapıp, serbest bölgeler oluşturulabilir" dedi.

DGP Genel Başkanı Bülent Ecevit, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı adayları Nusret Avcı, İstanbul'un sorunlarına yönelik projelerini duyurdu. Ecevit, İstanbul'un sorunlarına yönelik projelerini duyurdu. Ecevit, İstanbul'un sorunlarına yönelik projelerini duyurdu. Ecevit, İstanbul'un sorunlarına yönelik projelerini duyurdu.

İSTANBUL KANALI
Karadeniz Ekonomik İşbirliği projesiyle Boğaz'da trafik daha da artarak, bu nedenle Karadeniz ile Marmara arasında bir kanal açma konusuna gündeme getiren Ecevit, Melen projesiyle İstanbul'un ve sorunu hemelden çözümlenebilir, bu yaklaşımda diğer bu kanala karşı olumsuz Karadeniz'inliyle, yapı ile devret yöntemiyle de çözümleri kullanılabilir. Kanal sayesinde, Boğaz'da trafik azalır, kent büyük bir tehlikeden kurtulur. Kanal Hacı'da bağlanarak hem de sorunu hemelden çözümlenebilir.

Çorum Çiftlikleri'den yapılan toplantıda Ecevit, Dışişleri'nden de katılımcıların İstanbul'daki kentten geçiş verimliliği ve İstanbul'da planlama ve inşaatı belirtti. Sırt ve video görüntüleri eşliğinde açıklamaya geçen Ecevit'in İstanbul'un sorunlarına yönelik projelerini şöyle:

KAYNAK Büyükşehir Belediyesi, kendi ürettiği arazılara Ataköy ve Bahçeşehir'de olduğu gibi, 3-5 milyarlık daireler, 7 milyarlık villalar, kat katlı yapılar inşa etmeye çalışıyor.

ÇÖP Bu sorun sosyal sorunlar çözümleri: Çöpün çevreye dökülmesi için çöpü dökülen yapılar, çöp toplama kuyuları açılarak, çöplerin toplama arazilerinde çöplerin toplanması, çöpü de park ve mesire yerlere dönüştürülerek, çöp fabrikaları inşa edilmeye çalışılacak.

HAVA KİRLİLİĞİ En önemli neden, Karadeniz kıyısındaki kimler



DGP Lideri Ecevit, dünki basın toplantısında, yanında oturan Büyükşehir Belediye Başkanı adayları Nusret Avcı'nın, Bayraktar'da

başarılı bir belediye başkanlığı verdiğini söyledi. Ecevit, Avcı ve DGP'nin seçiminin iyi bir sonuçla çıkacağına inandığını sözlerine ekledi.

Boğazda üretilen ve tüketilen çok düşük olan kimyasal ürünler, arazilerden tahkikiye yapılacak, Gıda ile ilgili sorunu kimyasal yapılar ile çözümlenebilir. Boğaz'da dökülen için kedi sistemi geliştirilerek, Boğaz'daki alimlerden enerji kütlesi projesi gündeme

doğalgaz çalışarak, Orta asya kütlesi, araziler ve kütlesi ile en az indirilerek, Yeşil alanlar artırılarak.

SU Melen projesi bir an önce yapana geçilerek, Sulu ve İznice derisi geliştirilerek, Bu havzaların kapaklama çalışmaları devam ediyor.

Karadeniz

Kanal İstanbul

İstanbul Boğazı

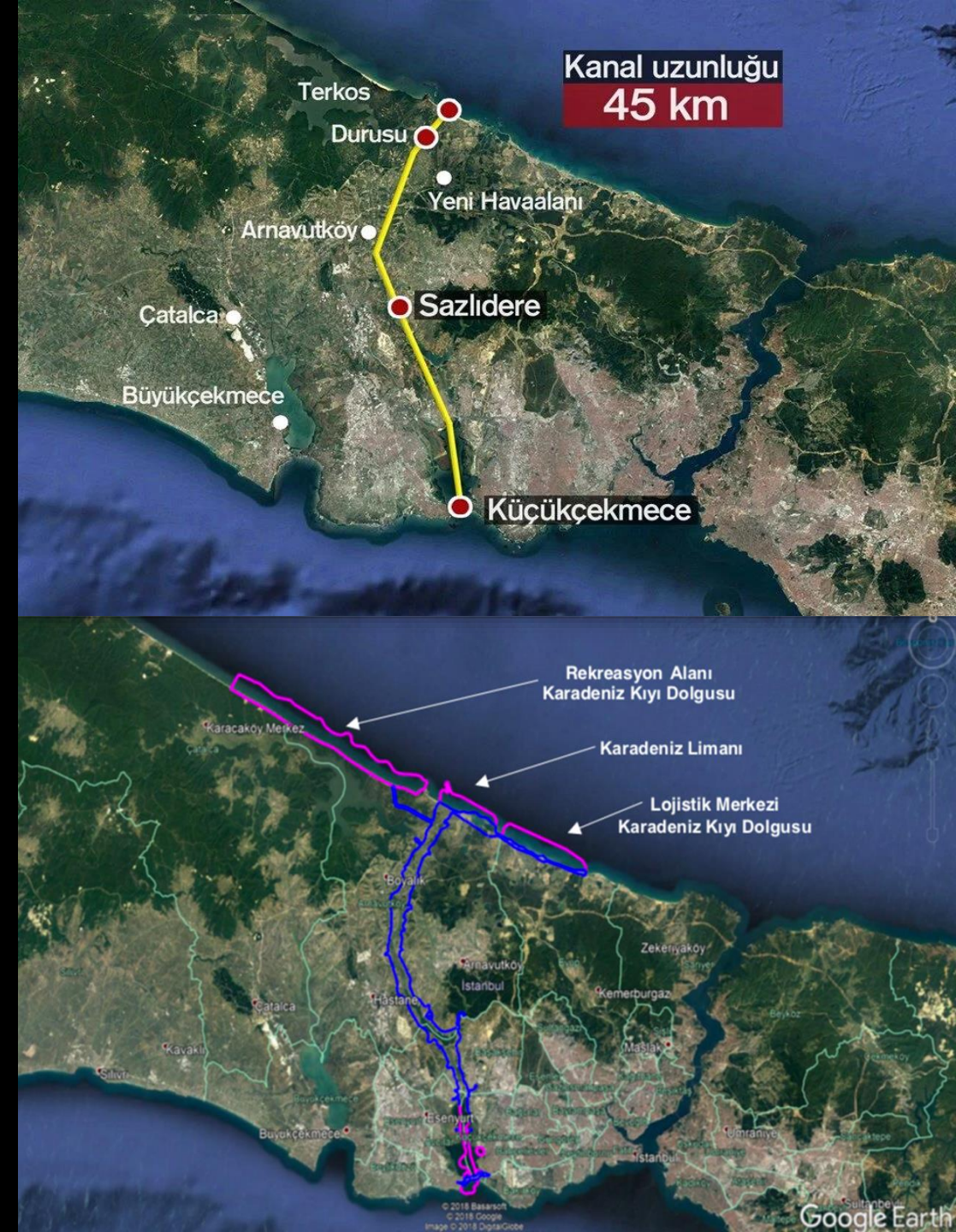
Marmara

Saros
Körfezi

Çanakkale Boğazı



- Kanal'ın güzergahı; Karadeniz kıyısında kentin en önemli su kaynaklarından Terkos Gölü'nün doğusundaki, İstanbul Havalimanı'nın ise batısındaki bölgeden başlıyor. Kanal Durusu Mahallesi'nden geçip kent için başka bir tatlı su kaynağı olan Sazlıdere Barajı'na varıyor ve barajın yarısından büyük bir kısmını yutuyor. Buradansa Bahçeşehir ilçe sınırlarından geçerek Küçükçekmece Gölü ile birleşiyor ve Marmara Denizi'ne ulaşıyor.
- Kanalın uzunluğu yaklaşık **45 km**, **20.75 km** derinliğe sahip, kanalın en dar yerinde taban genişliği **275 m**, yüzey genişliği ise **360 m**.
- Projeye göre Kanal ile İstanbul Boğazı arasında kalan bölge bir ada haline alacak. Şehrin bu parçasıyla batısını birbirine bağlamak içinse biri demir yolu yedisi karayolu olmak üzere **8 adet** köprü inşa edilecek.
- Projede bazı entegre tesisler de var. Bunlar: Karadeniz Konteyner Limanı, Marmara Konteyner Limanı, Lojistik Merkezi ve Küçükçekmece Yat Limanı.



- Kanalin iki yakasında yaklaşık yarım milyon nüfuslu yeni bir şehir alanı kurulacak. Bazı uzmanlara göre bu rakam çok daha yüksek olacak.
- İktidar bugüne kadar Mega Projelerini yap-işlet-devret modeliyle hayata geçirdi. Yap-işlet-devret modeliyle özel şirketler kamu projelerini hayata geçiriyor. Belli bir süre işletme yaparak bedelini tahsil ediyor ve sonra da devlete devrediyor. Hükümet bu modelle devletin kasasından para çıkmadan dev yatırımların hayata geçirildiğini savunuyor. Eleştirenler ise bununla belirli sermaye gruplarına rant sağlandığını, satın alma ve finansman garantisinin kamu bütçesine ve vatandaşa yük getirdiğini öne sürüyor.
- Projenin toplam maliyetinin **75 milyar TL** olacağı açıklanmış durumda. Kanal İstanbul'un hazırlık ve inşaat aşamasında çalışması beklenen kişi sayısı yaklaşık **10 bin**, kanal inşaatının hazırlık süreci dahil toplam **7 yılda** tamamlanması hedefleniyor. ÇED Raporuna göre gerekli bakımların yapılması durumunda kanala en az 100 yıllık bir ömür biçiliyor.



KANAL İSTANBUL'UN ÇEVREYE ETKİSİ NE OLACAK?

1) İSTANBUL SUSUZ MU KALACAK?

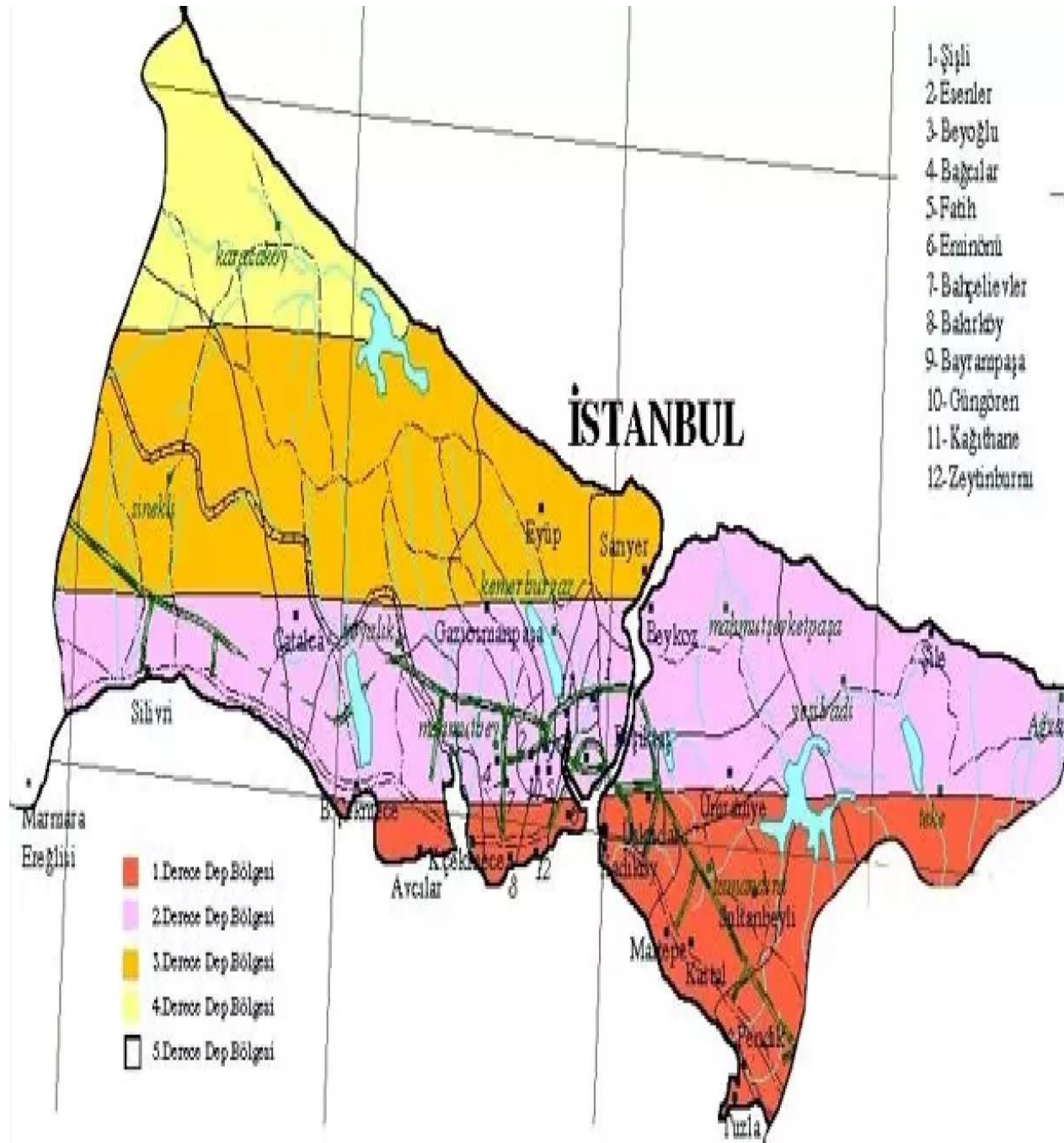
- Terkos Gölü, şehrin su ihtiyacının %20'sini karşılamaktadır. Kanal güzergahı Terkos Gölü Koruma Alanına 5.4 km boyunca girmektedir ve kanal gölün havzasında belli bir kayba neden olmaktadır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve bazı uzmanlar kanaldan göle tuzlu su karışması gibi büyük bir risk olduğunu savunuyor.
- Kanal, 1990'lı yıllarda inşa edilen ve kentin su ihtiyacının yaklaşık %10'unu karşılayan Sazlıdere Barajı'nın %60'lık bölümünü yutarak ilerliyor. Yani baraj devredışı kalıyor.
- ÇED Raporuna göre proje gerçekleştiğinde kentte toplam 32.7 milyon m³ su kaybı yaşanacak. Yani bu İstanbul'un toplam su rezervinin %3'ünün kaybı demek. İBB'nin hesaplamalarına göre ise 427 milyon m³ içme suyu rezervi elden çıkacak. Bu ise her üç İstanbulludan birinin susuz kalması demek.
- Hükümete göre kaybedilen su rezervinin katbekat fazlası Melen Barajı'ndan karşılanacak. Hedef Sakarya'daki Melen Nehri'nin suyunun boru hatlarıyla İstanbul'a taşınması. Nurettin Sözen'in İstanbul Belediye Başkanlığı dönemi ilk adımı atılan Melen Projesi'nde baraj inşaatına 2014'te başlandı. İnşaat DSİ tarafından yapılıyor, finansmanı ise İSKİ tarafından karşılanıyor. Baraj inşaatının bitiş tarihi dönemin Orman ve Su İşleri Bakanı Veysel Eroğlu tarafından 7 Aralık 2016, saat 14.59 olarak açıklanmıştı. Ancak inşaat bu tarihte bitirilemedi. Günümüzde barajın beton yüzeyinde çatlaklar oluşmuş durumda.

2) İSTANBUL'DA YEŞİL ALAN KATLIAMI MI OLACAK?

- Kanal nedeniyle belirli oranda tarım alanı, orman ve mera yok olacak.
- ÇED Raporuna göre projenin gerçekleştirileceği bölgedeki en önemli pay yaklaşık 35 milyon m² ve %52.16 oranıyla tarım arazilerinin. İBB'ye göre ise etkilenecek tarım alanlarının boyutu çok daha yüksek 136 milyon m². Belediyeye göre bu alan Bakırköy, Beşiktaş, Bayrampaşa, Bahçelievler, Beyoğlu, Fatih, Zeytinburnu, Kağıthane ve Gaziosmanpaşa ilçelerinin toplam büyüklüğüne eşit.
- ÇED Raporuna göre kesilecek ağaç sayısı 201 bin, Belediyeye göre ise Kadıköy'ün büyüklüğüne denk gelen 23 milyon m²'lik orman yok olacak.

3) MARMARA ÖLÜ BİR DENİZE Mİ DÖNÜŞECEK?

- Kanal projesi Karadeniz ve Marmara'daki ekolojik dengeyi de etkileyecek.
- İki denizdeki su seviyeleri ve tuz oranları değişecek.
- Karadeniz'den her gün milyonlarca m³ su boğazın üst tarafından Marmara'ya akmaktadır. Marmara'dan ise Karadeniz'e boğazın altından ters yönde bir akıntı gerçekleşmektedir. Bu akıntılar tıpkı zeytinyağı ve su gibi birbirine karışmamaktadır. Uzmanlara göre kentte bir kanal açmak Karadeniz'e ikinci bir musluk açmak anlamına geliyor. Bu kanal içerisinde iki yönlü bir akıntı sistemi de olmayacak. Bilim dünyasına göre bol besinli üst tabakanın alt tabakaya baskı yapmasıyla zamanla Marmara'da oksijen azalacak, alt tabakada bulunan hidrojen sülfür yoğunluğu ise hızla artacak. Bazı uzmanlar bunun sonucunda İstanbul'un lodosta çürük yumurta kokusuna maruz kalacağını savunuyor.



4) KANAL DEPREM RİSKİNİ ARTIRACAK MI?

- Kanalin yapılacağı alan beklenen Marmara depreminin etki alanında yer alıyor.
- Marmara Denizi'ndeki Kuzey Anadolu Fay Hattı'nın Küçükçekmece kıyılarına uzaklığı 10-12 km. 30 km'den ise Çınarcık Fay Hattı geçiyor. Proje 1, 2 ve 3. deprem bölgelerinde kalıyor. Uzmanlar Küçükçekmece Gölü'nde 3 aktif fay hattı bulunmasıyla ilgili de uyarılar yapıyor.
- Birçok bilim insanına göre beklenen Marmara depremi kanalı çok ciddi olarak etkileyebilir. Dahası bu uzmanlar özellikle yeni yerleşim alanlarıyla depremin neden olacağı riskin yükseleceğini savunuyor.

SONUÇ

- Kanal İstanbul geçişi ücretli olsa bile Türkiye, Montrö Boğazlar Sözleşmesi yürürlükte olduğu sürece, Boğazlardan geçecek ticari gemileri Kanal İstanbul'dan geçmeye zorlayamaz. Öyle olunca da anormal uzun bekleme süreleri söz konusu olmadığı sürece ticari gemiler daha düşük bir ücretle geçebilecekleri İstanbul Boğazı varken daha yüksek ücret ödeyerek Kanal İstanbul'dan geçmez.
- Türkiye, ancak Boğazlarda çeşitli nedenlerle işlem yavaşlatmaya giderek deniz trafiğini ağırlaştırırsa o zaman Boğazların girişinde beklemek zorunda kalmak istemeyen gemiler için Kanal İstanbul çekici hale gelebilir. Böyle bir uygulamayı Türkiye ne kadar süreyle yürütebilir işin o kısmı tartışmalıdır.
- Türkiye, Kanal İstanbul'dan ciddi bir geçiş ücreti geliri elde edemez. Elde edeceği tek gelir Kanal çevresinde yerleşime açılacak yerlere yapılacak konutlar üzerinden olur. Buradaki yeni yerleşimlerin ilk bakışta ekonomiye bir katkısı olacak gibi görünse de projenin yaratacağı çevre ve iklim sorunları ve İstanbul trafiğine yapacağı olumsuz etkiler dikkate alındığında o katkının bu kayıpları karşılaması mümkün görünmemektedir.

İşlem	Ton Başına Ödenmek Üzere (Altın Frank)
Sağlık denetimi	0.075
Fenerler, ışıklı şamandıralar ve geçit şamandıraları, ya da başka şamandıralar	
800 net tona kadar	0.42
800 net ton üzeri	0,21
Kurtarma hizmetleri (kurtarma sandallarını, palamar taşıyan füze istasyonlarını, sis düdüklerini, radyo farlarını ışıklı şamandıralarla, aynı türden başka tesisleri kapsar)	0.10

➤ Türkiye, Kanal İstanbul'u Yap – İşlet – Devret modeliyle yaptırırsa bu kanaldan yeterli geliri elde edemeyeceği için Hazine garantisi adı altında bütçeden, kapsanan süre boyunca, sürekli para ödemek zorunda kalacaktır. Bu da kanaldan hiçbir yarar elde etmeyecek olan milyonlarca kişinin vergisinin buraya harcanması anlamına gelecektir.

➤ Türkiye, Kanal İstanbul ile uğraşmak yerine 1983 yılından beri güncellenmemiş olan Boğazlardan geçiş katsayılarına uygulanan altın Frank'tan Dolara çevrilmiş bulunan değer altın değerindeki artışlara göre güncellenmesi konusunda gerekli diplomatik girişimlere başlamalıdır. Geçiş ücretlerinin yükselmesini sağlayacak güncellemelerin tarafların reddine yol açmasını önlemek için de güncellemelerin örneğin 5 yıllık geçiş sürecinde kademeli olarak yapılmasını sağlayacak bir düzenleme teklifi hazırlanması uygun bir yaklaşım olabilir.

Tahsil Eden Kurum	İşlem	Net Ton Başına Alınacak Resim (USD)
Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü	Sağlık rüsumu (vergisi)	0,08063
Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü	Fener Ücreti	
	800 tonilatoya kadar	0,338646
	800 tonilato üzeri için	0,169323
	Tahlisiye Ücreti	0,08063

1983 yılında yapılan bu güncelleme mevcut geçiş ücretlerini arttırmış olsa da altın değerine göre çok düşük oranda kalmıştır. Altının ons değeri 1983'den bugüne kat kat arttığı halde bu katsayılara uygulanan Dolar değeri güncellenmemiştir.

KAYNAKÇA

- https://kanal.istanbul/wp-content/uploads/2020/06/KanalIstanbulCalistayi_Dijital.pdf
- <https://www.kanalistanbul.gov.tr/images/uploads/icerik/KANALISTANBULNIHAICEDRAPORU.pdf>
- <https://www.mahfiegilmez.com/2019/12/montreux-montro-bogazlar-sozlesmesi-ve.html>
- BBC News Türkçe
- DW Türkçe
- 126 Amiralın İmzaladığı Montrö Duyurusu

*BENİ DİNLEDİĞİNİZ İÇİN TEŞEKKÜR
EDERİM!*

*HAZIRLAYAN: SUDE YÜKSEK
HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ HUKUK
FAKÜLTESİ*