

85. YILINDA MONTRÖ BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ: TÜRKİYE VE KARADENİZ'E KIYIDAŞ DEVLETLER AÇISINDAN ÖNEMİ

Meltem SARİBEYOĞLU-SKALAR*^{İD}

Hilal CECANPINAR**^{İD}

Öz

Karadeniz'den Ege Denizi'ne doğru açılan İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'ndan oluşan Türk Boğazları, İstanbul'un fethinden beri Türk toprakları üzerinde bulunmaktadır. Böylece yüzyıllardır tek devletin egemenliği altında olan bu suyollarına ilişkin şimdide dek ondan fazla antlaşma akdedilmiştir. Son 85 yıldır ise Montrö Sözleşmesi ile geçiş rejimi düzenlenmektedir. Çok taraflı olarak akdedilen bir uluslararası antlaşma olmasının yanı sıra, taraf olmayan devletler için de hüküm doğurduğu kabul edilen hatta Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin bazısının NATO ve AB'ye üyeliği ile bu örgütlerin çıkarlarının da etkilendiği bir antlaşma mahiyetindedir. Türk Boğazları, tarihi süreçte ulusal önemden evrensel ehemmiyeti olan bir niteliğe bürünmüştür. Boğazların hem öneminin belirlenmesi hem de geçirdiği değişimin tespiti için öncelikle Montrö Sözleşmesine dek olan tarihi arka planını incelemekte fayda vardır. Bu makalede ikinci olarak, Boğazların günümüzdeki statüsü anlatılmakta ve gelecekte Montrö Sözleşmesi sona ererse sahip olacağı statü tespit edilmeye çalışılmaktadır. Son olarak Montrö Sözleşmesi'nin Türkiye ve Karadeniz'e kıyıdaş devletler açısından önemi ele alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: *Türk Boğazları, Lozan Antlaşması, Montrö Sözleşmesi, Kanal İstanbul, Geçiş Rejimi, Ulusal Güvenlik, Çıkar Dengesi.*

* Doç. Dr., Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Milletlerarası Hukuk Anabilim Dalı, e-posta: meltem.saribeyoglu@marmara.edu.tr, ORCID ID: 0000-0002-6534-503X.

** Sorumlu yazar: Dr. Öğr. Üyesi, Antalya Bilim Üniversitesi Hukuk Fakültesi Milletlerarası Hukuk Anabilim Dalı, e-posta: hilal.cecanpinar@antalya.edu.tr, ORCID ID: 0000-0001-8730-4434.

MONTREUX CONVENTION AFTER 85 YEARS: ITS SIGNIFICANCE FOR TURKEY AND THE BLACK SEA COASTAL STATES

Abstract

The Turkish Straits, composed of the Bosphorus, the Marmara Sea and the Dardanelles that connect the Black Sea to the Aegean Sea, have been on Turkish territory since the conquest of Istanbul. Thus, more than ten treaties have been concluded so far regarding these waterways, which have been under the sovereignty of a sole state for centuries, unlike the other similar natural waterways. For the last 85 years, a specific passage regime has been applied under the Montreux Convention. In addition to being a multilateral international treaty, its influence reaches beyond its states-parties and even to the NATO and EU as some of the Black Sea coastal states are also members of both of these organizations. The Turkish Straits have evolved from national importance to universal significance in the historical process. In order to determine both the significance of the Straits and the legal changes they have undergone, first, it is useful to examine the historical background up to the Montreux Convention. Second, this article scrutinizes the current status of the Straits and the status they would have if the Montreux Convention is terminated in the future. Finally, the importance of the Montreux Convention for Turkey and the Black Sea riparian states is analyzed.

Keywords: *The Turkish Straits, the Lausanne Treaty, the Montreux Convention, Canal Istanbul, Transition Regime, National Security, Balance of Interest.*

Giriş

İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'ndan oluşan deniz yolu, Türk Boğazları olarak telakki edilmektedir. Söz konusu su yolu, Karadeniz'den Dünya'ya açılan bir kapıdır (Aybay, 2019: 2729). Asya ile Avrupa'yı, Karadeniz ile Akdeniz'i birbirine bağlayan tek su yolu olan Türk Boğazları her daim stratejik bir öneme sahip olmuştur (Doğru, 2014: 163). Coğrafi olarak dar alanlar olsa da önem bakımından kilit pozisyonunda olmaları sebebiyle bölgedeki güçlerin Boğazların statüsüne dair sürekli değişim talebi olmuştur (Popescu, 2015: 235). Boğazlara ilişkin geçiş rejimi Osmanlı'dan günümüze dek birçok farklı düzenlemeye tabi olmuştur. İstanbul'un fethiyle tamamen ulusal boğaz statüsü kazanmış iken zamanla statüsünde belirli değişiklikler meydana gelmiştir. Günümüzde ise Montrö Sözleşmesi ile belirlenmiş kendine özgü bir özel statü altında düzenlenmektedir.

Neredeyse yüz yıldır yürürlükte olan Montrö Sözleşmesi hâlen üzerinde çokça konuşulan uluslararası bir metindir. Lozan Boğazlar Antlaşması ile denetimi ve korunması Komisyon'a ve garantör devletlere bırakılmış olan Türk Boğazları üzerinde, neredeyse tam bir egemenliğin tahsisi ise Montrö Sözleşmesi ile sağlanmıştır. Montrö Sözleşmesi ile geçiş rejimi belirlenirken, uluslararası boğaz statüsünde olan bu boğazlara ilişkin Türkiye'ye birçok denetim, düzenleme ve belirleme yetkisi verilmiştir (Pazarcı, 2015: 19). Bir yandan Türkiye'nin ulusal güvenliği ve egemenlikten doğan yetkileri korunurken; diğer yandan Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin (Türkiye, Bulgaristan, Gürcistan, Romanya, Ukrayna, Rusya) güvenlikleri ve ticaret yapma kabiliyetleri korunmaya çalışılmıştır (Arıdemir, 2016: 252). Yine uluslararası ticaret için önem arz etmesi sebebiyle tüm dünya devletlerinin ticari suyuolu olarak kullanabilmesi imkânı da sağlanmıştır. Böylelikle Montrö rejiminin üçlü bir denge üzerine inşa edildiği ifade edilebilir (Meray, 2020: XX). Türkiye, Bulgaristan ve Romanya'nın NATO üyesi olması, Bulgaristan ve Romanya'nın Avrupa Birliği'ne üyeliği ise bu iki örgütün de Karadeniz'de aktör olarak yer almasına olanak sağlamıştır. Bütün bu sebeplerle Montrö Sözleşmesi ulusal güvenliğin yanı sıra, uluslararası önemi de haiz bir antlaşmadır.

Türk uluslararası hukuk literatüründe Montrö Sözleşmesi'nin incelenmesine ve önemine ilişkin çok sayıda eser bulunmaktadır. Birçok yetkin yazarca üzerinde uzlaşılan başlıca husus, Montrö Sözleşmesi'nin Türkiye için son derece önemli bir hukuki kazanım niteliğinde olduğudur. Yakın zamanda Türkiye'nin Kadına Yönelik Şiddet ve Aile İçi Şiddetin Önlenmesi ve Bunlarla Mücadeleye Dair Avrupa Konseyi Sözleşmesi'nden çekilmesi ile ortaya çıkan, Türkiye'nin Montrö Sözleşmesi'nden de çekilebileceği veya feshedebileceği tartışmaları, konuyu tekrar ele almayı gerektirmiştir. Bu makale, Türk uluslararası hukuk literatüründe Montrö Sözleşmesi'nin önemine ilişkin bu görüşlerin dayanaklarını da, güncel tartışmalar bağlamında, değerlendirmeyi ve bu ağırlıklı görüşten ayrılmak için bir gereklilik bulunup bulunmadığını araştırmaktadır. Bütün sistemin daha kolay anlaşılabilmesi için tarihi süreçten, ihtimalî geleceğe doğru bir süreç irdelenerek Montrö Sözleşmesi'nin Türkiye ve Karadeniz'e kıyıdaş devletler için önemi ele alınmaktadır.

Ulusal Statü (Osmanlı Egemenliğinden Londra Antlaşması'na Uzanan Süreç)

1453'te İstanbul'un fethedilmesinin ardından Karadeniz'in Osmanlı Devleti'nin iç denizine dönüşmesi ile Boğazlar'da ve Karadeniz'de egemenlik tamamen Osmanlı'ya ait hâle gelmiş ve buna bağlı olarak boğazlar rejimi tamamen ulusal statüye tabi olmuştur. Buna dayanarak, geçişleri belirleme yetkisi bağlamında Boğazlar ve Karadeniz yabancı devletlerin ticaret ve savaş gemilerine kapatılmıştır.

Ancak ardından 1535 yılından başlayarak kapitülasyonlarla beraber sırasıyla Fransa, İngiltere ve Hollanda'nın ticaret gemilerine boğazlardan geçme hakkı verilmiştir (Meray, 1968: 428). Ardından Rusya ile yapılan "Küçük Kaynarca Antlaşması" (Erim, 1953: 121-137) ile Rus ticaret gemilerine boğazlardan serbestçe geçiş hakkı tanınmıştır. Bunu müteakip 1809 yılında Osmanlı ile İngiltere arasında "Kale-i Sultaniye Antlaşması" akdedilerek, o güne dek Osmanlı'nın münhasır tasarrufuyla belirlenmiş olan boğazların savaş gemilerine kapalı statüsü, bir uluslararası yükümlülüğe dönüştürülmüştür (Çelik, 1982: 125). Boğazların ticaret gemilerine açılması ise 1829 tarihli Rusya ile Osmanlı arasında imzalanan "Edirne Antlaşması" ile uluslararası hukukun bir yükümlüğü hâline gelerek, Boğazların kapalılığına dair kadim kural yıkılmıştır (İnan, 1995: 10). Diğer yandan, Mısır valisinin isyanı bastırılmayınca II. Mahmut diğer devletlerden yardım talep etmiştir. Söz konusu dönemde Avrupa'da yalnız kalan ve güçsüz Osmanlı'yı, yerine kurulma ihtimali olan güçlü bir devlete tercih eden Rusya, bu yardım çağrısını kabul eden tek devlet olmuştur (İnan, 1995: 11). Rusya'nın yardımıyla isyan bastırılmış ve buna karşılık Rusya ile Osmanlı arasında 1833 yılında "Hünkâr İskelesi Antlaşması" akdedilmiştir. Bu antlaşma ile Osmanlı, Rusya'nın talebi hâlinde, boğazlara yabancı gemi sokmama taahhütü altına girmiştir (Howard, 1936). Bu metinle Boğazların statüsüne bir değişiklik getirilmiş olmasa da uluslararası camiada bir uyanışa sebep olmuş ve boğazlar uluslararası mesele olarak gündeme gelmiştir (Özman, 2006: 385).

Rusya ve Osmanlı birlikteliğiyle bastırılan Mısır sorununun yeniden baş göstermesiyle beraber, diğer Avrupalı devletler Rusya'nın müdahalesinden endişe duymuşlardır. Bunun önüne geçme gayesiyle de Avusturya, İngiltere, Prusya, Rusya ve Osmanlı'nın taraf olduğu ve Boğazların barış zamanında yabancı devletlerin savaş gemilerine kapalı olacağı hükmünü içeren "Mısır Meselesi Hakkında Londra Antlaşması" imzalanmıştır. Böylelikle zaten diğer devletlerin dikkatini çeken boğazlar meselesi yeniden ele alınması gereken bir durum arz etmiştir.

Ulusal Statüden Özel Statüye Geçiş (Londra Antlaşmasından Montrö Sözleşmesi'ne Uzanan Süreç)

Osmanlı'nın zayıflaması ile beraber, uluslararası toplumda, Boğazlardan geçiş rejiminin düzenlenmesinin uluslararası yükümlülüklerle bağlı kılınmasının gerekliliği fikri hâkim olmuştur. Bu sebeple Londra'da, Avusturya, Fransa, İngiltere, Prusya, Rusya ve Osmanlı arasında diğer devletlerin katılımına da açık olacak biçimde 18 Temmuz 1841 tarihinde "Akdeniz ve Karadeniz Boğazları Hakkında Londra Sözleşmesi" imzalanmıştır. Bu sözleşmenin en mühim noktası, boğazların artık ulusal düzenleme alanından tamamen çıkması ve uluslararası düzenlemeye tabi olmaya başlamasıdır (Ece, 2013: 9). 30 Mart 1856'da, aynı devletlere Sardunya Devletlerinin de eklenmesiyle akdedilen

“Paris Boğazlar Sözleşmesi” ile Karadeniz askersizleştirilmiş ve Boğazlar bütün devletlerin savaş gemilerine kapatılmıştır. Fakat politik dengelerdeki değişimle Rusya’nın adı geçen sözleşmenin kendi aleyhine olan hükümlerini feshettiğine dair deklarasyonu ardından diğer devletler yine harekete geçmiş ve Osmanlı, Almanya, Avusturya, Fransa, İngiltere, İtalya ve Rusya arasında yeni bir sözleşme imzalanmıştır. 13 Mart 1871 tarihli “Karadeniz Hakkında Londra Anlaşması” ile Karadeniz’in tarafsız statüsü sona erdirilmiştir. Bununla birlikte, barış zamanında tüm devletlerin ticaret gemilerine açık; savaş gemilerine ise kapalı olacağına ilişkin geçiş rejimi tekrar edilmiştir.

Tüm dünyayı etkileyen I. Dünya Savaşı’nda Osmanlı İttifak Devletlerinin yanında savaşa katılarak, savaş sonunda mağlup olan tarafta yer almıştır. Bu yenilginin ardından İtilaf devletleri şartları oldukça ağır olan “Mondros Mütarekesi”ni dikte etmiştir. Mütareke uyarınca Çanakkale ve Karadeniz Boğazları’nın uluslararası ulaşımına açılması ve boğazların kıyılarındaki askeri tesislerin İtilaf devletlerince işgal edilmesi kabul edilmiştir (Ece, 2013: 9).

Bu süreçte Osmanlı topraklarında sürmekte olan milli hareket sonucunda, boğazların ticaret gemilerine açılıp açılmaması ile ilgili kararların Türkiye ile birlikte ilgili devletler arasında yapılacak olan anlaşmaya göre belirleneceğine dair bir hüküm içeren “Misak-ı Milli” kabul edilmiştir (Meray, 1968: 433). Ancak ne yazık ki kısa süre sonra İtilaf Devletleri İstanbul’u işgal etmiş ve İstanbul Hükümeti (Osmanlı) ile egemenlik ve yetki açısından şartları çok ağır olan “Sevr Antlaşması” imzalanmıştır. Antlaşma, Boğazlardan geçiş zamanı, milliyet ve tür ayrımı yapılmaksızın tüm gemilere ve uçaklara serbest hâle getirilmesini öngörmekteydi. Geçişleri düzenleme ve denetleme yetkisi kendisine ait bayrağı, bütçesi ve kolluk gücü olan “Boğazlar Komisyonu”na bırakılmıştı (Gönlübol, 1996: 62). Bu taksimle Yunanistan ve Osmanlı topraklarında kalacak olan Boğazlar üzerindeki denetim yetkisi tamamen uluslararası bir Komisyon’a devredilmiş olacaktı (İnan, 1995: 23). Neyse ki Sevr Antlaşması hiçbir devlet tarafından onaylanmamış ve hiçbir zaman yürürlüğe girmemiştir.

Kurtuluş Savaşı sonrası, devam eden milli hareketin sonucunda kurulan yeni Türkiye ile “Lozan Barış Antlaşması” ve buna ek “Lozan Boğazlar Sözleşmesi” (Gündüz, 2014) Birleşik Krallık, Fransa, İtalya, Japonya, Bulgaristan, Yunanistan, Romanya, Yugoslavya, Portekiz, Belçika ve Sovyetler Birliği arasında 24 Temmuz 1923’te imzalanmıştır. Türkiye’nin uluslararası camiada tanınmasının bir göstergesi olsa da egemenliğini yeni alan bir devlet olması, Misak-ı Milli ile öngörülen sınırları kabul ettirme ve kapitülasyonlardan kurtulma çabası gibi sebeplerle Boğazlar meselesinde pozisyonu çok da güçlü olmamıştır (İnan, 1995: 40). Lozan Barış Antlaşması’nda da Lozan Boğazlar Sözleşmesi’nde de Çanakkale Boğazı’nı, Marmara Denizi’ni ve İstanbul Boğazı’nı kapsamakta olan “Boğazlar” dan, barış ve savaş zamanında deniz ve

hava yollarında geçiş serbestliği kabul edilmiştir (Bozkurt, 2018). Yine herhangi bir zaman ayrımı olmaksızın, ticaret ve savaş gemilerine açık olacak şekilde Boğazlarda serbestî benimsenmiştir. Savaşan taraf olması kaydıyla Türkiye tarafından düşmana ait gemi ve uçakların geçişinin engellenebileceği ve fakat tarafsız devletlerin gemilerinin düşmana yardım etmemeleri koşuluyla geçiş hakkına sahip olacağı düzenlenmiştir (Sur, 2019: 368).

Bunlarla beraber Boğazların, kıyılarının ve 15-20 kilometrelik alanın ve İmralı adası dışındaki Ege Denizi'ndeki Semadirek, Limni, Gökçeada, Bozcaada ve Tavşan adalarının askersizleştirileceği de öngörülüyordu. Daha elimi, boğazlardan geçiş denetimi Türk temsilcisinin başkanlığında oluşturulacak olan Boğazlar Komisyonuna; geçiş rejiminin ihlalinin tespiti ve yaptırımı ise Fransa, İngiltere, İtalya ve Japonya'dan müteşekkil garantör devletlere bırakılmıştır. Söz konusu garantör devletler Milletler Cemiyeti tarafından karar verilen önlemleri yerine getirerek her türlü tehlike ve saldırıyı önlemekle yükümlüydü. Fakat yine dikkat edilmesi gereken husus, garantör devletlerin harekete geçebilmesinin ön koşulunun Milletler Cemiyeti'nin karar almasına bağlanmış olmasıdır. Milletler Cemiyeti'nin karar alması ise oy birliğiyle olduğu için söz konusu güvenlik sistemi amacını gerçekleştirmeye uygun olmamıştır.

Milletler Cemiyeti'nin kolektif güvenlik sistemini ve silahsızlanmayı sağlayacağına dair inanç, silahsızlanmanın gerçekleştirilmesine veya silahların azaltılmasına dair yapılan çeşitli antlaşma girişimlerinin başarısızlıkla sonuçlanması ile ortadan kalkmıştır (Caşın, 2017: 72). Boğazlar için garantör devletlerden biri olan Japonya, Milletler Cemiyeti'nin amaçlarının aksine Mançura'yı işgal etmiş ve Milletler Cemiyeti de bu duruma müdahalede edememiştir. Böylelikle Türkiye'nin boğazların silahsızlandırılması ve güvenliğinin garantör devletlere bırakılmasına dair endişeleri daha da artmıştır ve bu sebeple Londra'da gerçekleşen silahsızlanma konferansında ilk kez Boğazların silahsızlandırılmasına ilişkin hükmün iptalini dile getirmiştir. Ardından Milletler Cemiyeti Genel Kurullarında birkaç kez dile getirse de Sovyetler Birliği dışında olumlu yaklaşan bir devlet olmamıştır. İtalya'nın 1935'te Habeşistan'a saldırısı ile I. Dünya Savaşı'nın ardından oluşturulmaya çalışan kolektif güvenlik sistemi ve silahsızlanma çabaları yeniden boşa çıkmıştır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 1973: V). Türkiye ise Akdeniz'de oluşan güvensiz ortamı ileri sürerek talebini yinelemiş ve bu sefer talebi daha olumlu karşılanmıştır. Ardından Türkiye 11 Nisan 1936'da Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf devletlere nota yollayarak, şartlarda köklü değişiklik ilkesine (*rebus sic stantibus*) dayanarak değişiklik yapılması gerekliliğini bildirmiştir (İnan, 1995: 45). Fransa, Sovyetlerin Türkiye'yi desteklemesi sebebiyle Sovyetlere yaklaşma fırsatı olarak gördüğü; Romanya zaten hâlihazırda I. Dünya Savaşı ardından akdedilen sözleşmelerin değiştirilmesi

inancına sahip olmadığı; İngiltere ise Türkiye'yi yanında olmasını sağlayarak Akdeniz'de müttefik elde etmek istediği için söz konusu notaya olumlu cevap vermiştir. İtalya ise Habeşistan'a saldırısı sonrası Milletler Cemiyetince uygulanan yaptırımlara Türkiye'nin destek vermesi nedeniyle Türkiye'nin bu talebine karşı çıkmıştır (İnan, 1995: 46). Böylece, diğer devletlerin desteğini de almış olan sözleşmenin değişimi fikri üzerine, 22 Haziran 1936 tarihinde Montrö'de yeni bir antlaşma yapılması amacıyla Konferans toplanmıştır.

Montrö Sözleşmesi ile Belirlenen Özel Statü (Montrö Sözleşmesinden Bugüne Devam Eden Süreç)

Sözleşmenin Yapılışı

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin ardından şartlardaki değişikliği ileri sürerek başarılı bir politika izleyen Türkiye taraf devletleri yeni bir antlaşma akdetme hususunda ikna etmiştir. Bunun üzerine Montrö'de toplanacak olan konferanstan bir süre önce Lozan Boğazlar Sözleşmesini kaldıran, ticaret gemilerine geçiş serbestliği sunan, savaş gemilerine ilişkinse Karadeniz'e kıyıdaş olması, olmamasıyla değişen bazı kısıtlamalar getiren Türk Projesi'ni diğer devletlere sunmuştur (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 1973: 60).

22 Haziran 1936'da Montrö'de başlanan konferansa öncelikle Türk Projesi'nin incelenmesiyle başlanmıştır. İnceleme sırasında Karadeniz'e kıyıdaş olan ve olmayan devletler arasında çıkar çatışması yaşanmış ve İngiltere, Türk Projesini revize ederek yeniden şekillendirdiği bir taslak oluşturmuştur. Bu taslak uyarınca boğazlardan transit geçiş kabul edilecek ve savaş gemileri ise hangi devletin olduğu fark etmeksizin *barış zamanında ve Türkiye'nin tarafsız olduğu savaş zamanında herhangi bir ayırım olmaksızın serbest geçiş, Türkiye savaşan ise dilediğince düzenleme hakkı olacaktır.*

Konferans sonucunda da İngiltere tarafından hazırlanan taslak büyük ölçüde kabul edilmiştir. Muhtelif görüşler etrafındaki fikir teatileri sonrasında, 30 madde, 4 ek ve 1 protokolden teşekkül edecek şekilde 20 Temmuz 1936'da Montrö Sözleşmesi imzalanmıştır.

Sözleşme'nin Tarafları ve Bağlayıcılığı (Halefiyet ve Antlaşmanın Üçüncü Devletlere Etkileri)

20 Temmuz 1936'da imzalanan Montrö Sözleşmesi, 26. maddesinde düzenlenmiş olan Türkiye dâhil altıncı devletin onayı ile yürürlüğe gireceği hükmü uyarınca 9 Kasım 1936'da yürürlüğe girmiştir. Türkiye, 31 Temmuz 1936 tarihinde Sözleşmeyi onaylamış ve bu konudaki 3056 sayılı ve 31

Temmuz 1936 tarihli Kanun 5 Ağustos 1936 tarihinde 3374 sayılı Resmî Gazetede yayımlanmıştır¹.

Sözleşme, Bulgaristan, Büyük Britanya, Avustralya, Fransa, Japonya, Romanya, Sovyetler Birliği, Türkiye, Yunanistan ve Yugoslavya tarafından imzalanmıştır. Sözleşmenin imzalanmasının ardından, Almanya Sözleşmeye taraf olmak istese de Sözleşme sadece Lozan Barış Antlaşması'na taraf olan devletlerin katılımına açık olduğu için katılma talebi kabul edilmemiştir (Rozakis ve Petros, 1987: 124). Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin tarafı olan İtalya ilk başta Sözleşmeyi imzalamamış olsa da daha sonra Sözleşme'nin 27. maddesine dayanarak 2 Mayıs 1938'de sözleşmeye katılarak taraf olmuştur. II. Dünya Savaşı'nın ardından Japonya, müttefikleriyle imzaladığı barış antlaşması ile 8 Eylül 1951 tarihinde Montrö Sözleşmesi'nden çekilmiştir².

Burada tartışılması gereken, Sovyetler Birliği ile Yugoslavya'nın dağılmasının ardından halef devletlerin sözleşmenin tarafı haline gelip gelmediği hususudur. İlk olarak, 8 Aralık 1991'de Rusya Federasyonu, Ukrayna ve Beyaz Rusya'nın imzalaması ardından Azerbaycan, Kazakistan, Özbekistan, Kırgızistan, Türkmenistan, Ermenistan, Moldova'nın da dâhil olduğu "Bağımsız Devletler Topluluğunu Kuran Antlaşma" ile Sovyetler Birliği'nin varlığına son verilmiştir. Antlaşma imzalanırken oluşturulan Başkanlar Konseyi Rusya Federasyonu'nun devam eden devlet niteliğini haiz olmasını ve Sovyetler Birliği yerine BM bünyesinde daimi üyeliğe devam etmesini kararlaştırmışlardır. Devam eden devlet için sadece selef devletin hak ve yükümlülüklerinin ileri sürülebilmesinden değil, selef ve halef devletin hukuki kişiliklerinin de aynıyetinden bahsedilir (Öktem, 2011: 581). Bu sebeple, selef devletin bütün hak ve yükümlüklerinin devam eden devlete devri söz konusu olur. Bu sebeple Rusya Federasyonu, BM Güvenlik Konseyi nezdinde de birtakım değişikliklerle beraber SSCB'nin yerini almıştır ve devam eden devlet konumunu kanıtlanmıştır. O hâlde, Rusya'nın da Montrö'nün taraf devletlerinden biri olduğu hususunda tereddüt edilmemelidir.

Sovyetler Birliği'nden ayrılmış olan diğer devletler ise, Bağımsız Devletler Topluluğu'nu kuran antlaşmada SSCB tarafından akdedilmiş antlaşmalar ve bunlardan doğan yükümlülükleri yerine getirme taahhüdünde bulunmuşlardır (Pirim, 2016: 150). Aynı doğrultuda 1978 Devletlerin Uluslararası Antlaşmalara Halefiyeti Sözleşmesi'nin 12. maddesi ile ülkesel rejim içeren uluslararası antlaşmaların halefiyetten etkilenmeyeceği, halef devletler için bağlayıcı olmaya devam edeceği hüküm altına alınmıştır. Yine, Bağımsız Devletler Topluluğu'na üye devletler arasında akdedilmiş olan 30 Aralık 1991 tarihli Minsk Antlaşması'nın 2. maddesinde de, üye devletlerin selef SSCB'nin

¹ Bkz. (T.C. Resmi Gazete, 1936).

² Bkz. (T.C. Resmi Gazete, 1952).

uluslararası antlaşmalarına saygı gösterecekleri hükme bağlanmıştır. Bu sebeplerle, Sovyetler Birliği'nin halefi konumundaki diğer devletlerin de Montrö Sözleşmesi'nin tarafı hâline geldiği söylenebilir.

Yugoslavya'nın dağılma süreci ise daha sancılı olmuştur. Yugoslavya'nın dağılması ile ilk etapta Slovenya, Makedonya, Hırvatistan³, Bosna-Hersek ve Sırbistan-Karadağ devletleri ortaya çıkmıştır. Sırbistan-Karadağ, Yugoslavya'nın ardından devam eden devleti olduğunu iddia etmişse de uluslararası toplum tarafından kabul görmemiştir. Yugoslavya'nın dağılması herhangi bir uluslararası antlaşmaya bağlanmamış olsa da önemli bir kaynak olarak 1978 Devletlerin Uluslararası Antlaşmalara Halefîyeti Sözleşmesi dikkate alınmalıdır. Sözleşmesi'nin 12. maddesi uyarınca halef devletlerin Yugoslavya'nın taraf olduğu Montrö Sözleşmesi'nin tarafı hâline geldikleri şeklinde yorum yapılabilir (Caşın, 2017: 89). Bütün bunların yanı sıra, Montrö Sözleşmesi uluslararası hukukun temel kuralları uyarınca tarafları için bağlayıcı olup bunlar hakkında hak ve yükümlülük doğuracağı aşikâr olsa da taraf olmayan üçüncü devletler için hak ve yükümlülük doğurması hususu incelenmelidir.

1969 Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi'nin 34. maddesi uyarınca uluslararası antlaşmalar sadece tarafları hakkında hak ve yükümlülük doğurur. Fakat *erga omnes* hak ve yükümlülük doğuran uluslararası antlaşmalar istisnadır. Objektif durum yaratan ülkesel statü antlaşmaları bu nitelikte olup bütün devletler için bağlayıcıdır (Shaw, 2014: 674). Süveyş veya Kiel Kanalı düzenleyen antlaşmalar gibi Çanakkale ve Karadeniz Boğazlarını düzenleyen Montrö Sözleşmesi de bu niteliktedir (Toluner, 2017: 230). Bu bağlamda, Sözleşme kapsamında belirlenen rejime tüm devletler saygı göstermek ve uygun hareket etmekle mükelleftir denilebilir.

Sözleşmenin Öngördüğü Geçiş Rejimi (Özel Statü)

Montrö Sözleşmesi, Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazlarından teşekkül eden “Boğazlar”dan geçiş ve seyrüseferi düzenlemektedir (Bozkurt, 2018: 212). Sözleşme ile Lozan Boğazlar Antlaşması'nın geçiş ile ilgili hükümlerine son verilmiştir (Gündüz, 2014: 319). Ancak Lozan Barış Antlaşması'nın 23. maddesindeki prensibin korunacağı, Sözleşmenin amaç kısmında ifade edilmiştir. Bununla beraber söz konusu antlaşmada Türkiye'nin ve Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin çıkarlarını koruyacak düzenlemelere yer verilmiştir.

³ Örneğin Hırvatistan Bağımsızlık Bildirisinde; Anayasasına ve hukuk düzenine aykırı olmadığı müddetçe Yugoslavya Sosyalist Federal Cumhuriyeti tarafından akdedilen veya Cumhuriyet'in katıldığı uluslararası antlaşmaların, uluslararası hukukun devletlerin antlaşmalara halefîyetine ilişkin ilkeleri uyarınca Hırvatistan Cumhuriyeti tarafından takip edileceği ifade edilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. (Pirim, 2016).

Boğazlardan geçiş rejimine ilişkin yeni düzenlemelerin yanı sıra yer verilmemiş, kaldırılmış olan eski düzenlemeler de çok mühimdir. Öncelikle, Lozan Boğazlar Antlaşması ile kurulan Boğazlardaki rejimin denetimini elinde bulunduran Boğazlar Komisyonu'nun hak ve yetkileri Montrö Sözleşmesi'nin 24/1. maddesi ile Türk Hükümetine devredilmiştir. Aynı hüküm gereğince Türkiye, Boğazlardan geçişe ilişkin bilgileri toplayacak ve her yıl Boğazlardan geçişle ilgili taraf devletlere ve Milletler Cemiyeti (hâlihazırda Birleşmiş Milletler) Genel Sekterine rapor verecektir.

Bu gelişmenin yanı sıra Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin değiştirilmesinde de en büyük sebeplerden biri olan boğazların askersiz statüsüne son verilmiştir. Montrö Sözleşmesi zaten Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin yerine geçmek üzere yapılmıştır. Bununla beraber, Montrö Sözleşmesi'nin ana metninde boğazların askersiz statüsüne ilişkin bir hüküm bulunmasa da Sözleşmenin eklerinden olan Protokolün 1. maddesinde boğazların askerileştirilebileceği düzenlenmiştir.

Geçiş rejimi olarak Montrö Sözleşmesi'nde de temel ilke geçiş serbestliği ilkesi olup ticaret gemileri için sadece Sözleşme Ek I'de belirlenen harçlar ve rüsumlar istenebilecekken; savaş gemileri için harç ve rüsum istenemeyecektir. Montrö düzenlemesinde Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nden ayrılan diğer bir husus ise, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde geçiş serbestliği deniz ve hava araçlarına sağlanan bir hak iken; Montrö Sözleşmesi ile bu hak sadece deniz araçlarının olacak şekilde sınırlandırılmıştır (Meray, 1968: 44). Buna paralel olarak, Boğazlardan sivil uçakların Akdeniz ile Karadeniz arasındaki uçuşunu düzenleme hakkı ve yükümlülüğü Türk Hükümetine bırakılmıştır. Fakat askeri uçaklara ilişkin herhangi bir hüküm öngörülmemiş olup buna izin verme yetkisi tamamen Türkiye'ye aittir.

Gemilerin geçiş rejimi ise geminin türü ve geçişin zamanına göre farklı kurallara bağlanmıştır. Bu sebeple geçiş rejimi ticaret gemileri ve savaş gemileri ayrımıyla ve barış, savaş ve savaş tehdidi altında olma anına göre zamansal olarak ayrı ayrı incelenmelidir.

Barış ve savaş zamanlarının yanı sıra bir yenilik olarak Türkiye'nin kendini savaş tehdidi altında hissettiği hâllere ilişkin de ayrıca düzenlemeler öngörülmüştür. Türkiye eğer kendini pek yakın savaş tehdidi altında addediyor ise bu durumu Sözleşmenin taraflarına ve Milletler Cemiyeti (şimdiki Birleşmiş Milletler) Genel Sekreteri'ne bildirmekle yükümlüdür (Madde 21/3). Ancak eğer Türkiye'nin kararının haklı olmadığı yönünde BM Güvenlik Konseyi 2/3 çoğunlukla karar verirse ve Sözleşmeye taraf devletlerin çoğunluğu bu görüşte ise Türkiye almış olduğu önlemleri kaldırmakla mükelleftir (Madde 21/4).

Geçişin Niteliği

Deniz Hukukunun anayasası olarak nitelenebilecek olan 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) (Kuran, 2014), uluslararası ulaşımda kullanılan boğaz statüsünü haiz boğazlardan geçiş rejimini bazı hâllerde zararsız bazı hâllerde transit geçiş rejimi olarak düzenlemektedir. Türkiye, BMDHS'ye taraf devletlerden olmasa da Sözleşme hükümlerinin örf âdete dönüştüğü kabul edilirse Türkiye açısından da değerlendirme yapılabilir. Ancak BMDHS Madde 35'e göre, geçişi yürürlükte bulunan bir antlaşmayla düzenlenen boğazlar hakkında BMDHS hükümleri uygulanmamalıdır. Uluslararası boğaz niteliğini haiz Türk Boğazlarından geçiş rejimi de özel bir biçimde Montrö Sözleşmesi ile düzenlenmektedir. Montrö Sözleşmesi ile Türkiye ve Karadeniz'e Kıyıdaş devletlerin güvenlikleri ile Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin seyrüsefer yapma hakları arasında bir dengenin sağlanmaya çalışıldığı kendine has bir sistem kurularak özel statü tahsis edilmiştir (Güneş, 2007: 225). Sözleşme ile belirlenen genel kural geçiş serbestisidir. Öncelikle geçişin herhangi bir limana uğramaksızın transit şekilde gerçekleştirilmesi gerekmektedir (Toluner, 2017: 187). Geçişe ilişkin diğer koşullar ise Sözleşme'de ayrıntılı şekilde belirlenmiştir.

Ticaret Gemilerine Uygulanacak Geçiş Rejimi

Montrö Sözleşmesi uyarınca savaş gemisi dışındaki gemilerin ticaret gemisi addedileceği kabul edilmiştir. Ticaret gemilerinin geçişi, barış zamanında ve Türkiye'nin tarafsız olduğu savaş zamanlarında, bayrağı ve yükü ne olursa olsun geçiş serbestliği ilkesine tabidir. Bu geçiş, hiçbir formaliteye ve ek rüsumu tabi tutulamaz. Gemiler üstünde sadece sağlık denetimi yapılabilir. Türkiye savaşan konumda veyahut kendisini pek yakın savaş tehdidi altında görüyor ise ticaret gemilerinin geçişi yalnız gündüz olacak şekilde belirlenebilir. Bunun yanı sıra, geçiş yolunun da Türk makamları tarafından belirlenmesi mümkündür. Ancak Türkiye savaşan konumda ise geçiş serbestisinden yararlanabilecek ticaret gemileri düşman devletin gemisi olmaması veya düşmana yardım etmemesi koşuluna tabidir.

Savaş Gemilerine Uygulanacak Olan Geçiş Rejimi

Savaş gemilerinin boğazlardan geçişi hem gemilerin silahlı niteliği hem de Türkiye ve Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin güvenliğinin korunması amacıyla ayrıntılı biçimde düzenlenmiştir. Gemilerin niteliği ve geçiş zamanına ilişkin geçiş rejiminin belirlenmesine ek olarak getirilmiş olan bir diğer kıstas ise savaş gemisinin tabiiyetidir. Geminin bayrak devletinin Karadeniz'e kıyıdaş olan bir devlet olup olmamasına göre tabi olacağı kurallar değişiklik göstermektedir.

Öncelikle savaş gemileri boğazlardan geçmeden evvel gidecekleri seyirlerine dair bilgileri Türkiye'ye 8 gün öncesinden haber vermekle

yükümlüdürler. Savaş gemisinin geçişinden haberdar olan Türk Hükümeti, bilgiyi taraf devletlerin Türkiye'deki diplomatik temsilcilerine bildirme yükümlülüğü altındadır (Madde 24/4). Ancak Karadeniz'e kıyısı olmayan devletler insancıl amaçla gemi gönderecek ise bu ön bildirim uygulanmayacaktır. Lâkin ön bildirimsiz gemilerin Karadeniz'e geçilebilmesi Türkiye'nin iznine tabidir (Toluner, 2017: 217). *Barış zamanında*; bütün devletlerin hafif suüstü gemileri, küçük savaş gemileri, yardımcı gemileri diğer koşulları yerine getirdiği müddetçe gündüzleri Boğazlardan geçme serbestisine sahiptirler.

Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin transit geçiş yapan gemilerinin toplam tonajı 15.000 tonilatoyu ve sayısı 9'u geçemeyecektir. Yine bu devletlerin Karadeniz'de bulunduracakları gemilerin toplam tonajı 30.000 tonilatoyu geçemeyecektir. Karadeniz'e kıyısı olmayan tüm devletlerin aynı anda bulundurabilecekleri savaş gemilerinin toplam tonajı ise 45.000 tonu geçemeyecektir (Madde 18). Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin hiçbir savaş gemisi 21 günden fazla Karadeniz'de kalamayacaktır. Bu devletlere ait denizaltıların ise boğazlardan geçmesi mümkün değildir.

Karadeniz'e kıyısı olan devletler için ön koşullar aynı olsa da sınırlandırmalar daha daraltılmıştır. Bu devletlerin, 15.000 tondan daha büyük savaş hattı gemilerini, boğazlardan teker teker ve yanlarında en fazla iki torpido olacak şekilde geçirmeleri mümkündür (Madde 11). Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin denizaltıları, Karadeniz dışındaki tersanede yapılmış, oradan satın alınmışsa veyahut onarım amacıyla gönderilecekse gündüz, su üstünden ve tek başına olmak koşuluyla geçme hakkına sahiptir (Madde 12).

Savaş zamanında eğer Türkiye tarafsız ise; savaşan devletlerin savaş gemileri hariç olmak üzere diğer devletlerin gemilerine barış zamanındaki şartlar uygulanır. *Türkiye savaşan ise veyahut kendini pek yakın savaş tehdidi altında telakki ediyorsa*; Türkiye geçiş rejimini dilediği gibi düzenleme yetkisine sahiptir (Maddeler 20 ve 21). Türkiye savaşan olmasa, kendini savaş tehdidi altına görse dahi, geminin tabiiyetine bakmaksızın ya da tarafsız veya savaşan/ savaş tehdidinde bulunan devletin gemisi olup olmaması önem arz etmeksizin, geçişi tamamen düzenleme yetkisine sahiptir (Arıkoğlu, 2017: 189). Böylelikle uluslararası boğaz niteliğindeki Türk Boğazları'ndaki geçiş rejimi bütün devletlerin çıkarlarını belirli ölçüde koruyacak şekilde tasarlanmıştır.

Sözleşme'nin Tadili ve Feshi

Montrö Sözleşmesi'nin 28 ve 29. maddelerinde tadil ve fesih usulü belirlenmiştir. Alışıl gelmişin dışında olarak Sözleşme'nin tadiline ilişkin usulün belirlenmesinin yanı sıra belirli zamansal periyoda bağlanmıştır. Şöyle ki Sözleşme'nin bir veya birden fazla maddesinin değişimine dair talep yürürlük tarihinden itibaren her 5 yıllık dönemin sona ermesiyle yapılabilir. Her

5 yıllık dönemin sona ermesinde, sözleşmede değişiklik yapmak isteyen taraf devlet, en az üç ay öncesinde önerilerini taraf devletlere bildirmekle yükümlüdür (Madde 29/3).

Buna ek olarak, değişikliği talep edilen maddeye göre değişikliğin kabulü için belirlenen çoğunluk farklılık göstermektedir. Genel olarak kabul için, bu talebin en az iki taraf devlet tarafından daha desteklenmesi gereklidir. Eğer bu değişiklik talebi 14. maddedeki barış zamanında savaş gemilerinin geçişine dair tonaj veya sayı sınırı ile ilgiliyse veyahut 18. maddedeki Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin barış zamanında Karadeniz'de kalış süresi ve tonaj miktarına ilişkinse, söz konusu talebin sadece başka bir taraf devlet tarafından desteklenmesi yeterli olacaktır (Madde 29/4).

Sözleşme hükümlerinin konferans yoluyla değiştirilebilmesi için, taraf devletlerin oybirliği gerekirken; 14 ve 18. maddelerle ilgili ise taraf devletlerin 3/4'ünün oyu yeterlidir. Ancak Türkiye dâhil Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin 3/4'ünün de bu çoğunluğun içinde yer alması gerekmektedir.

Sözleşme süreli bir antlaşma olarak akdedilmiştir. Sözleşme'nin 28. maddesi uyarınca sözleşmenin yürürlük süresi yürürlüğe girdiği tarihten itibaren 20 yıldır. Bu süre içinde sona erebilmesi için taraf devletlerin bu sürenin bitiminden 2 yıl önce böyle bir bildirimde bulunması gerekliydi ki günümüze dek böyle bir bildirim olmadığı için Sözleşme hâlâ yürürlüktedir. Bu tarihten sonra da herhangi bir taraf devletin bildirimde bulunarak Sözleşme'yi feshetmesi mümkündür. Fesih bildirim, yapıldığı tarihten iki yıl sonra etki göstererek Sözleşme'nin bütün taraflar için sona ermesi sonucunu doğuracaktır (Pazarıcı, 1998: 381). Sözleşme bu yolla sona erer ise taraf devletler yeni bir konferansta toplanmayı da taahhüt etmiştir.

Sözleşme Işığında Günümüz Meselesi Kanal İstanbul Projesine Bir Bakış

Günümüzde Boğazlara ilişkin en önemli meselelerden biri de İstanbul Boğazı'na paralel olarak inşa edilmesi planlanan Kanal İstanbul Projesidir. Boğazlar doğal su yolları iken; kanallar insan yapımı su yollarıdır ve aynı boğazlar gibi ulusal veya uluslararası statüye tabi olabilirler. Tek bir devletin kara ülkesinde yer alıyor ise "ulusal su yolu"; iki ya da daha çok devletten geçiyor, sınır oluşturuyor ise "uluslararası su yolu" şeklinde nitelendirilirler. Ulusal su yolu olarak nitelendirilmesi gerekirken bazı su yolları, uluslararası ulaşımda kullanılması hasebiyle, özellikle de statüsü uluslararası antlaşmaya bağlandığı için uluslararası su yolu kategorisine alınmıştır. Ulusal su yollarına dair geçiş rejimi egemen devlete ait olacakken, uluslararası su yolları için eğer antlaşma ile belirlenen bir geçiş rejimi yoksa nasıl bir rejime tabi olacağına dair uluslararası hukukta genel bir kural mevcut değildir (Tekin Apaydın, 2018: 123). İnşası planlanan Kanal İstanbul projesi uluslararası bir antlaşma ile düzenlemediği müddetçe tamamen Türk topraklarında yer aldığı için "ulusal

suyolu” olarak telakki edilecektir ve geçiş rejimini belirleme yetkisi tamamen Türkiye’ye ait olacaktır (Kuran, 2020: 138).

İstanbul Boğazı’na alternatif olarak inşası planlanan Kanal İstanbul ile Montrö Sözleşmesi hükümlerinin göz ardı edilerek geçişin düzenlenip düzenlenemeyeceği ise irdelenmesi gereken bir husustur. Öncelikle Montrö Sözleşmesi, Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı’ndan geçiş rejimini düzenlerken, Kanal İstanbul’a dair belirlenecek rejim ne olursa olsun bu sadece İstanbul Boğazı’na alternatif oluşturacak biçimde olacaktır ve Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı’na dair hükümler uygulanmaya devam edecektir (Tütüncü, 2017: 117).

Kanal İstanbul ulusal bir su yolu olacağı için Türkiye geçiş rejimini belirlemede özgür olsa da Kanal’dan geçişi mecbur kılma gibi bir yetkisi mevcut değildir. İnşası hâlinde Marmara Denizi’nden Karadeniz’e doğru uzanan iki su yolu mevcut olacaktır. Montrö Sözleşmesi ile düzenlenen İstanbul Boğazları’ndan geçiş rejimi uyarınca, ticaret gemilerinin tam geçiş serbestisi bulunurken; savaş gemilerinin ancak belirli koşullar altında geçişi mümkündür. Bu sebeple, Karadeniz’e ulaşacak su yollarından biri olacak olan İstanbul Boğazı’ndan ticaret gemilerinin geçişinin sağlanması, Türkiye için bir uluslararası yükümlülüktür. Bu yükümlülüğe hâlel getirecek şekilde Boğazlardan ticaret gemilerinin geçişine müsaade edilmeyip, gemilerin mecburi şekilde Kanal’a sevk edilmesi uluslararası hukuk yükümlülüklerine uygun düşmeyecektir (Özel, 2019). Pek tabii ki İstanbul Boğazından geçişte herhangi bir rüsum alınmazken, Kanal’dan rüsum alınacaktır ve bunun uluslararası hukuk açısından herhangi bir sakıncası yoktur. Belirli bir bedel ödeyerek trafikte beklemenin önüne geçme, maliyeti düşürme gibi saiklerle Kanal’ı tercih etmek gemilerin tercihinde bırakılacaktır (Tütüncü, 2017: 119).

Montrö Sözleşmesi’nde ticaret gemileri için geçiş serbestisi sağlanırken, savaş gemileri için ise belirli sınırlamalar getirilmiştir. Yine, Kanal İstanbul’dan geçiş rejimini belirleme yetkisi her ne kadar Türkiye’nin yetkisi altında olsa da belirlenecek olan geçiş rejimi Montrö Sözleşmesi ile savaş gemileri için belirlenmiş olan bu sınırlandırmaları ortadan kaldıracak veyahut azaltacak şekilde kurgulanamaz. Nitekim Montrö Sözleşmesi Türkiye’nin yanı sıra Karadeniz’e kıyıdaş devletlerin çıkarlarını da korumak üzere akdedilmiş bir antlaşmadır. Normalde İstanbul Boğazı’ndan geçemeyecek sayıda, tonajda veya cinsteki bir savaş gemisinin Kanal’dan geçebilmesi Karadeniz’e kıyıdaş devletlerin güvenliklerini tehdit edebileceği gibi Montrö Sözleşmesi’ne de uygun düşmeyecektir (Tekin Apaydın, 2018: 135). Nitekim Ege’den gelerek Karadeniz’e ulaşacak olan bir savaş gemisi zaten öncelikle Çanakkale Boğazından geçeceği için, ki burada Montrö Sözleşmesi uygulanıyor olması sebebiyle tonaj ve cins sınırlamasına uymadığı müddetçe Marmara Denizi’ne ulaşamayacak, Kanal’dan da geçemeyecektir. Yine aynı şekilde, Karadeniz’den

Ege Denizi'ne ulaşacak olan bir gemi önce Kanal İstanbul'u kullansa da ardından Montrö Sözleşmesi ile geçiş rejimi düzenlenen Çanakkale Boğazı'ndan geçecektir. Dolayısıyla, Kanal İstanbul için Montrö Sözleşmesi'ne nazaran daha az sınırlama içeren bir geçiş rejiminin düzenlenmesi pratikte pek bir anlam ifade etmeyecektir. Çünkü Karadeniz'den Ege Denizi'ne veya Ege Denizi'nden Karadeniz'e ulaşmak isteyen gemiler her hâlükârda Montrö Sözleşmesi'ne tabi bir boğazdan geçmek zorundadır.

Kanal İstanbul'un inşası hâlinde ulusal bir su yolu olacağı ve geçiş rejimini belirleme yetkisinin sadece Türkiye'ye ait olacağı söylenebilir de bu yetkinin, Montrö Sözleşmesi'ni aşıcı şekilde kullanılamayacağı aşıkârdır. Kanal'a ilişkin geçiş güzergâhı, kılavuz şartı, geçiş ücreti gibi diğer düzenlemeleri belirleme hususları ise münhasıran Türkiye'ye ait görülmelidir (Tekin Apaydın, 2018: 133). Ancak bu hususu belirten yazarlarca da Kanal'dan geçişi teşvik etmek amacıyla Montrö Sözleşmesi'ndeki orijinal ücretlendirmeye geri dönüş fikri makul görülmemiştir (Akgün ve Tiryaki, 2011: 3). Belirtmek gerekir ki Kanal ile ilgili tartışmaların başlıca noktası Kanal üzerindeki egemen yetkilere ilişkin değildir. Bu tartışmalar, İstanbul Boğazı'na alternatif bir su yolunun açılması dolayısıyla Montrö Sözleşmesi'nin uygulanmasının tehlikeye girmemesi için yapılması gerekenlere işaret etmektedir (Ece, 2013: 29). Kanal İstanbul'a yönelik en önemli eleştiriler Kanal'ın çevre ve ekoloji üzerinde geri dönüşüme tahribata yol açma ihtimali ve bunun Türkiye'nin sorumluluğuna dahi yol açabilmesi durumuna ilişkindir (Tütüncü, 2017: 120). Marmara ve Karadeniz'in kendine has yapısının Kanal İstanbul ile bozulacağı, denizdeki tuzluluk oranının ve su akımının değişmesine sebep olacağı ifade edilmektedir. Bunun ise zincirleme şekilde deniz ekosistemi, deniz canlıları, tarım arazileri, ormanlar gibi birçok çevresel faktörü olumsuz etkileyeceği belirtilmektedir (Akkaya, 255-257). Bununla beraber uzun yıllar sürecek olan Kanal'ın inşası aşamasının hava kirliliği, su sıkıntısı gibi birçok ekolojik sorunu da beraberinde getirmesi muhtemeldir (Özel, 2019).

Boğazların Özel Statüsü ile Uluslararası Boğazlar Statüsünün Karşılaştırılması (Gelecek İhtimaline Bir Bakış)

Montrö Sözleşmesi yirmi yıl süreliğine akdedilmiş olsa da herhangi bir taraf devlet tarafından fesih bildiriminde bulunulmadığından hâlâ yürürlüktedir. Ancak Sözleşme'de de hüküm altına alındığı üzere, taraf devletlerden birinin fesih bildiriminden itibaren iki yıl sonra fesih gerçekleşebilir. Yani taraf devletlerden her biri feshetme imkânına sahiptir. Böyle bir ihtimalde, boğazlardaki geçiş rejiminin tespit edilmesi lüzumu doğar.

Öncelikle, Sözleşme fesih sebebi ile sona erse dahi geçiş ve geliş-gidiş özgürlüğünün daimi olduğu hüküm altına alınmıştır. Bu hüküm uyarınca Montrö Sözleşmesi yürürlükten kalksa dahi uluslararası teamül hukukunda

öngörülmüş olan “geçiş serbestliği” ilkesi uygulanmaya devam eder (Toluner, 1989: 174). Geçiş serbestliğinin sınırlarının zararsız geçiş rejimi kapsamında mı yoksa transit geçiş kapsamında mı olacağına ise değinilmemiştir. Bu durumda öncelikle Boğazların statüsünün ortaya konulması ve ardından geçiş rejiminin tespiti gerekmektedir.

BMDHS uyarınca üç tür boğazdan söz edilebilir ki bunlar: ulusal, uluslararası ve özel statüye tabi boğazlardır. Montrö Sözleşmesi ile düzenlenmiş olan Boğazlar, özel statülü boğaz kategorisindedir ve ancak özel statü sonra erer ise ulusal boğaz olarak mı yoksa uluslararası boğaz olarak mı addedileceği belirlenmelidir.

Tek bir devletin kıyıdaş olduğu veya kapalı denize bağlanan boğazlar “ulusal boğaz” olarak adlandırılır. Açık deniz veya münhasır ekonomik bölgeden açık denize veya münhasır ekonomik bölgeye açılan boğazlar ise “uluslararası boğaz” statüsüne sahiptir (BMDHS Madde 37). Ulusal boğazlarda geçiş rejimini belirleme yetkisi devlet egemenliğinin bir görünümü olarak o devlete ait olacaktır. Uluslararası boğazlarda ise genel kural olarak transit geçiş rejimi uygulanır. Lâkin eğer bu boğaz bir devletin karasularından açık deniz veya münhasır ekonomik bölgeye bağlanıyor ise boğaz devletin ana kıtası ile adası arasındaysa ve ada tarafındaki açık deniz veyahut münhasır ekonomik bölgeden seyrüsefer ve hidrografik özellikleri bakımından benzer uygunlukta geçiş yeri olması hâlinde transit geçiş rejimi uygulanmayacak; bunun yerine “ertelenemez zararsız geçiş rejimi” uygulanacaktır (Baykal, 1998: 259).

Transit geçiş hakkı bağlamında ise gemilerin ve uçakların geçiş hakkı bulunur. Bu hakkı kullanırken gecikmesizin ilerleme gerekir. Buna ilaveten, boğaz devletlerin egemenliğine, ülkesel bütünlüğüne ve siyasi bağımsızlığa karşı veya BM Şartında belirtilen uluslararası hukuk ilkelerini ihlal edici tehdit veya kuvvete başvurmadan kaçınılmalıdır. Yine bu bağlamda geçişle ilgili olmayan faaliyetlerden kaçınılmalıdır (BMDHS Madde 39). Boğaz devleti ise geçişi engellememeli, boğazda oluşan herhangi bir tehlikeyi gerekli şekilde duyurmalı ve geçişleri hiçbir koşulda ertelememelidir (BMDHS Madde 44).

Zararsız geçiş rejimi transit geçiş rejimine benzer niteliklere sahip olmasının yanı sıra transit geçişten hem gemiler hem uçaklar faydalanabiliyorken, zararsız geçiş rejiminden sadece gemiler yararlanacaktır. Gemilerin geçişi duraksız ve süratli olmalı ve geçişle ilgili olmayan her türlü faaliyetten kaçınılmalıdır (BMDHS Madde 19). Denizaltılar ise bayrakları görünecek şekilde su üstünden seyretmelidir (BMDHS Madde 20). Zararsız geçiş rejimi, trafik ve diğer hususları düzenleme hakkının dışında güvenlik için elzem ise ilgili devlete geçişi erteleme hakkı verir (BMDHS Madde 25) Ancak boğazlar hususunda kabul edilen zararsız geçiş hakkı karasularından geçişteki zararsız geçiş rejiminden ayrılarak “ertelenemez” bir geçiş rejimidir. Boğaz devleti hiçbir

koşulda zararsız geçişi askıya alma hakkına sahip değildir. Bu düzenlemenin, zararsız geçiş rejimi ile transit geçiş rejimi arasındaki farkı neredeyse ortadan kaldırdığı ileri sürülmektedir (Kuran, 2020: 118).

Montrö Sözleşmesi'nin sona ermesi, Türk Boğazları'nın uluslararası hukukun genel kurallarına tabi olması sonucunu doğurur. İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan teşekkül eden Türk Boğazları, Karadeniz ve Ege'ye açılmaktadır. Bu iki deniz de açık deniz olarak nitelendirileceği için Türk Boğazlarının “uluslararası boğaz” olarak nitelendirileceği aşikârdır. Bu durumda da geçiş rejiminin “transit geçiş rejimine” tabi olacağı söylenebilir. Böyle bir ihtimal hâlinde, Montrö Sözleşmesi ile Türkiye'ye bazı şartlarda sağlanmış olan geçişlerin sınırlandırılması hakkı (örneğin savaş hallerinde ticaret gemilerinin gece geçişinin askıya alınması gibi) ortadan kalkacaktır. Bu durumda özellikle Montrö Sözleşmesi ile Türkiye'ye verilmiş olan savaş hâlinde veya kendini savaş tehdidi altında hissetme hâlinde savaş gemilerine ilişkin istediği düzenlemeyi yapabilme yetkisi tamamen ortadan kalkmış olacaktır (Şener, 2014: 489). Nitekim transit geçiş hakkı bağlamında Boğaz devletlerine sağlanmış geçişi askıya alma hakkı mevcut değildir.

Türkiye böyle bir durumda BMDHS'ye taraf olmadığı için “transit geçiş rejimine” ilişkin hükümlerin kendisine uygulanmayacağı yönündeki bir itiraza başvurabilir. Nitekim 1969 Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi 26. ve 35. maddeleri uyarınca bir antlaşmanın sadece tarafları açısından bağlayıcılığı söz konusudur ve üçüncü taraflar bakımından hak ve yükümlülük meydana getirilemez. Şu var ki bu Sözleşme hükümleri örf ve âdet kuralına evrilmiş görülür ise ısrarlı reddeden pozisyonunda olmayan her bir devlet için teamül kuralı olarak uygulanma ihtimalinden bahsedilecektir. Transit geçiş rejimini örf ve âdet kuralına dönüşüp dönüşmediği ise tartışmalı bir husustur (Ünlü, 2002: 74-76). Şayet bu husus uluslararası hukuk teamülü olarak görülürse Türkiye için de bağlayıcılık söz konusu olur.

Aksi hâlde ise Türkiye için “transit geçiş rejiminin” uygulanmayacağı ifade edilebilir. Bu çerçevede, Türkiye açısından geçiş rejiminin yeniden belirlenmesi gerektiği ve UAD tarafından açık denizi bağlayan boğazlar için teamül olduğu kabul edilen zararsız geçiş rejiminin uygulanması ihtimalinden bahsedilebilir (Corfu Channel Case Judgement, 1949: 28). Bu ihtimalde dahi ertelenemez zararsız geçiş rejimi uygulanacağı için Türkiye Montrö Sözleşmesi'nde sahip olduğu rejimi düzenleme haklarını kaybetmiş olur.

Montrö Sözleşmesi'nin Türkiye ve Karadeniz'e Kıyıdaş Devletler Açısından Önemi

Montrö Sözleşmesi'nin Sevr Antlaşması gibi bir antlaşmanın sonrasında yine Boğazların denetiminin bir Komisyona ve garantör devletlere bırakıldığı Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin ardından akdedildiği göz önünde

bulundurulmalıdır. Bütün bunların büyük bir siyasi başarının eseri olduğu ortadadır. Nitekim, Türkiye'nin uluslararası toplum tarafından tanınması Lozan Sözleşmesi'yle olsa da Türkiye'nin Boğazlar üzerinde tam egemen ve yetki sahibi olmasının Montrö Sözleşmesi ile sağlandığı ifade edilmektedir (Tütüncü, 2014: 173).

Montrö Sözleşmesi denge sistemi üzerine kurulmuş bir antlaşmadır. Bir yandan Türkiye'nin egemen hakları korunmaya çalışılırken; diğer yandan Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin güvenlikleri ve Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin ise geçiş ve seyir hakkı gözetilmiştir. Montrö Sözleşmesi'nin sağlamış olduğu bu denge sistemi ile Türkiye II. Dünya Savaşı'nın tarafı olmaktan kaçınılmıştır (Karlıklı, 2017: 45). II. Dünya Savaşı'nın ardından ise çift kutuplu dünya arasındaki en önemli noktalardan birinin Karadeniz olması nedeniyle denge sisteminin ehemmiyeti bir kez daha dikkat çekmiştir (Sönmezoglu, 2006: 468). Karadeniz'e kıyıdaş devletlerden Bulgaristan ve Romanya'nın Avrupa Birliğine üye olması, Avrupa Birliği'nin Karadeniz'de bir aktör olarak yer almasını sağlamıştır. Montrö Sözleşmesi'ne ilişkin esaslı bir değişikliğin vuku bulması halinde, bu konu dolaylı şekilde de olsa Avrupa Birliği ortak dış politika ve güvenlik politikasını da etkileyecektir. Yine aynı doğrultuda, Türkiye, Bulgaristan ve Romanya'nın NATO üyesi olması sebebiyle NATO, Karadeniz'de varlık gösterebilme kabiliyetini haizdir, bu durum da yine hassas dengenin bir unsuru olarak mevcudiyet göstermektedir.

Uluslararası ticaretin önemli bir aracı olan deniz yollarında seyrüseferin sekteye uğratılmaması, tüm uluslararası toplum açısından mühimdir. Yine Montrö Sözleşmesi ile kurulan denge sistemi ile Karadeniz'e kıyısı olsun olmasın tüm devletlerin ticaret gemilerine geçiş serbestliği tanınmıştır. Sadece Türkiye'nin menfaatlerinin korunması amacıyla savaş hâlinde, düşmana yardım edecek ticaret gemilerinin geçişine müsaade edilmemektedir. Yine savaş zamanında güvenlik gerekçesiyle düşmana yardım etmeme şartıyla da ticaret gemilerinin geçişi sadece gündüz olacak şekilde sınırlandırılmıştır. Ancak bunun dışındaki hallerde tüm devletlerin ticaret gemilerinin Boğazlardan geçiş hakkı bulunmaktadır.

Savaş gemilerine ilişkin ise Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin menfaatlerinin korunması amacıyla Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin ağır savaş gemilerinin boğazlardan geçişi yasaklanmıştır; hafif su üstü savaş gemilerinin ise Karadeniz'de kalış süresi sınırlandırılmıştır. Montrö Sözleşmesi böylece Karadeniz devletlerinin savaş gemilerinin Karadeniz'e geçişine ve orada bulundurulmasına ise hiçbir sınırlandırma öngörmemektedir. Karadeniz'e kıyıdaş devletler açısından, savaş gemilerinin Boğazlardan Akdeniz'e geçişine ilişkin en önemli sınırlandırmanın, Montrö Sözleşmesi Madde 11'de yer alan, uçak gemilerinin geçişine ilişkin yasaklama olduğu söylenebilir. Montrö Sözleşmesi imzalandığı sırada Sovyetler Birliği'nin uçak gemisi niteliğinde

hiçbir donanma gemisi bulunmadığından bu hükmün asıl amacı İngiltere ve Fransa uçak gemilerinin Karadeniz'den uzak tutulması olmuş ve bu yönüyle Sovyetler Birliği'nce kolaylıkla kabul görmüştür (Buzan, 1976: 244). Montrö Sözleşmesi Madde 12'de yer alan ve Karadeniz devletlerinin denizaltılarının Akdeniz'e geçişini son derece sınırlandıran düzenleme ise Sovyetler Birliği'nce yine kolayca kabul görmüştür. Zira Sözleşme imzalandığı sırada Sovyetler Birliği'nin Karadeniz'de denizaltı imal etme kapasitesi bulunmamaktaydı (Buzan, 1976: 244). Ancak gerek uçak gemileri gerek denizaltılarla ilgili bu durum değişikçe Sovyetler Birliği'nin Türkiye'ye Montrö Sözleşmesi'nin değiştirilmesi için 1945 yılından itibaren baskı yapmaya başladığı görülmüştür (Buzan, 1976: 244).

Özellikle Montrö Sözleşmesi'nin Türkiye'ye tanıdığı münhasır yetkiler bazı gerginliklerin başlıca sebebidir. Zira Montrö Sözleşmesi'nde, Türkiye'nin güvenliğinin korunması amacıyla savaş sırasında veya yeni bir düzenleme olarak Türkiye'nin kendini savaş tehdidi altında hissetmesi zamanında geçişi dilediğince düzenleme özgürlüğü bulunmaktadır. Devletin savaş hâlinde iken geçişi düzenleme hususunda hak ve yetkisinin bulunması olağan olsa da devletin kendini savaş tehdidi altında hissetmesi halinde tanınmış olan düzenleme yapma yetkisi 1936 yılı da dikkate alındığında ilerici bir düzenlemedir. Türkiye'nin kendini güvence altına alması ve bunun için düzenleme yapabilmesi için gerçekten bir savaş başlamasını beklemesine lüzum yoktur. Böyle bir tehdidin varlığı yeterli olacaktır. Bu sebeple, bu düzenleme Türkiye için son derece önemlidir (Arıkoğlu, 2017: 190). Ayrıca gözden kaçırılmaması gereken husus, Montrö Sözleşmesi sadece Boğazlardan geçiş rejimini düzenleyen bir antlaşmadır, Türkiye'nin geçiş dışındaki düzenleme, yargılama gibi hak ve yetkilerine hâlel getirmemektedir (Toluner, 2004: 381).

İkinci Dünya Savaşı sonrasında Sovyetler Birliği, Montrö Sözleşmesi'nin Türkiye'ye sağladığı geniş kontrol ve münhasır egemenlik haklarından rahatsızlığını ortaya koymuştur. Sözleşmenin gerek Karadeniz'de ve gerek Boğazlar üzerinde Sovyet kontrolünü artıracak şekilde değiştirilmesi yönünde görüşünü 11 Ağustos 1946 tarihli bir notayla bildirmiştir (Buzan, 1976: 244). Bu değişiklik talepleri arasında Türkiye açısından en kritik olanı, Boğazların askeri savunmasının Sovyetler Birliği ve Türkiye tarafından ortak yapılması amacıyla Boğazlara kendi askeri birliklerini yerleştirme niyetidir. Bu gerginliklerin sonucu olarak Türk Hükümeti bir yandan Montrö Sözleşmesi'nin geçiş rejiminin ve eskimiş hükümlerinin gözden geçirilebileceği konusundaki işbirliği niyetini açıklarken bir yandan ABD ve İngiltere'nin desteğini almayı amaçlamıştır. Her iki devlet de Boğazlar bölgesinde Sovyet askeri kontrolü fikrine karşı çıkmış ve Türkiye'nin egemenliğinin muhafazasından yana olmuşlardır (De Luca, 1977: 513). ABD'nin önerdiği değişiklik tekliflerinde ise Karadeniz'e geçiş yapacak diğer devletlerin savaş gemilerinin, barış zamanı

belli bir tonajın dışında gemiler açısından, Karadeniz devletlerinin onayına tabi olması önerisi yer almaktaydı (De Luca, 1977: 514). ABD'nin o tarihteki önerileri incelendiğinde, Karadeniz'e kendi savaş gemilerinin erişimini amaçlamaktan ziyade Montrö Sözleşmesi'nin Sovyetler'in Akdeniz'e erişimine ilişkin zorlaştırıcı hükümlerini korumayı arzu ettiği gözlemlenebilir (Buzan, 1976: 245). Ancak, tüm bu öneriler bir konferans toplanarak tartışılmamış ve bu şekilde Montrö Sözleşmesi'nin ilk yirmi yılı tamamlanmıştır.

1976 yılında *Kiev* isimli Sovyet uçak gemisinin Boğazlardan geçişinde ise Sovyetler Birliği'nin Montrö ile ilgili yaklaşımı Batılı devletlerce tekrar sorgulanmıştır. *Kiev* gemisi Sovyetler Birliği'nce uçak gemisi olarak tanımlanmamış ve farklı bir kategoride sınıflandırılmıştır. Bu nedenle Sovyetler Birliği'nin o tarihte Montrö'nün kısıtlayıcı hükümlerini açıkça tanımadığı ve Sözleşmeyi uygulamadığına ilişkin emareleri dikkate alan bir yorum kanaatimizce mümkün değildir (Buzan, 1976: 246). Nitekim Nisan 2021'de Rusya Federasyonu Devlet Başkanı Putin, Türkiye'nin yeni kanal inşası planlarına ilişkin olarak, bölgesel istikrar ve güvenlik açısından Montrö Sözleşmesi'nin muhafazasının önemini vurgulamıştır (Russian News Agency, 2021). Ne var ki *Kiev* gemisinin geçişiyle ilgili, Rusya'nın Montrö Sözleşmesi'ni *de facto* tadil ettiği yönünde görüşlerin sıkça dile getirildiği gözlemlenebilir (Towle, 1981: 125). Burada konuyla ilgili dikkat çekilen bir başka husus da Türkiye ve Yunanistan arasındaki rekabetin, Türkiye'nin Batı ittifakından uzaklaşmasına ve NATO'ya mesafeli hale gelmesine yol açtığı ve Rusya'nın Montrö Sözleşmesi'ni kendi yararına esnetmek için bu boşluktan istifade ettiği yönündeki değerlendirmedir (Towle, 1981: 125).

Diğer yandan, Boğazlardan geçiş rejimi açısından, Montrö Sözleşmesi'ndeki özel statüye tabi olmasaydı, Boğazların “ulusal” boğaz olarak tanımlanacağını ve geçiş rejiminin tamamen Türkiye'nin egemenliğine bırakılacağını söylemek mümkün değildir. Özel statü sona erer ise, Boğazların açık denize açılması sebebiyle “uluslararası boğaz” olarak tanımlanıp tanımlanmayacağı ve geçiş rejiminin transit geçiş mi yoksa zararsız geçiş mi olacağı tartışılacaktır. Bu iki geçiş rejimi ise Montrö Sözleşmesi ile düzenlemiş olan özel statüye göre hem Türkiye'nin hem Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin aleyhine olacaktır. Her iki uluslararası geçiş rejiminde de Türkiye'nin ister barış zamanı olsun ister savaş zamanı olsun; ister ticaret gemisi olsun isterse savaş gemisi olsun geçişi askıya alma hakkı hiçbir koşulda olmayacaktır. Bu durum ise Türkiye için oldukça dezavantajlı bir pozisyon yaratır. Yine her iki geçiş rejiminde de geçişler hem ticaret gemilerine hem savaş gemilerine herhangi bir sınırlama olmaksızın, geminin tonajına, cinsine veya yüküne dair tam bir geçiş serbestisi tanımaktadır. Karadeniz açık bir deniz olduğu için gemilerin seyrüsefer ve açık denizde kalış özgürlüğü hatta tüm devletin bilimsel araştırma yapmak ve bunun için yapay ada kurmak gibi geniş özgürlükleri vardır. Bütün bu geniş

özgürlükler ise hem Türkiye'nin hem Karadeniz'e kıyıdaş olan devletlerin çıkarlarına tehdit teşkil edebilir.

Karadeniz, uluslararası hukukun önemli bir aktörü olan AB için de hem fırsatların hem de bir takım problemlerin olduğu bir alan olarak nitelendirilebilir (Efe, 2013: 62). AB'nin genişlemesi, güney ve doğudaki ülkelerle komşuluk ilişkilerini yeniden düzenlemeye başlaması (Avrupa Komşuluk Projesi ENP) ile beraber; Karadeniz, AB'nin gündemine 2003'ten sonra girmeye başlayan bir konudur (Fischer 2009: 341). Ardından 2007 yılında Romanya ve Bulgaristan'ın AB üyeliği ile beraber, AB'nin sınırları Karadeniz kıyılarına kadar ulaşmıştır ve AB, Karadeniz'i çevreleyen ülkelerle arasındaki bölgesel işbirliğini güçlendirmektedir (European Commission, 2021).

Karadeniz'in jeopolitik öneminin yanı sıra, enerji konusundaki önemi de AB için yadsınamazdır. AB enerjiye ulaşımı, makul fiyatlı, güvenli ve istikrarlı tutma çabasıdadır. Karadeniz'e kıyıdaş bir devlet olan Rusya tarafından AB'nin doğal gaz ihtiyacının yarısından fazlasının sağlandığı, bu enerjinin yine Ukrayna üzerinden taşındığı göz önüne alındığında yine Karadeniz'in önemi ortaya çıkmaktadır. Karadeniz'de yaşanan gerilimler ise doğrudan ya da dolaylı olarak AB'yi de etkilemektedir (Aurescu, 2011: 41).

AB, bu durumları da göz önüne alarak 2007 yılında Karadeniz Sinerjisi başlıklı bir strateji belirlemiştir. Bununla Karadeniz'de siyasi ve ekonomik alanlarda enerji, ulaşım ve çevre konularını da içerecek biçimde işbirliği planlanmıştır. Bu açıdan Kafkaslar, Türkiye, Ukrayna, Rusya ve Moldova da müzakere yapılan ülkeler arasında yer almıştır (Tüysüz, 2013: 89).

AB için Montrö Sözleşmesi'nin önemi, Avrupa Parlamentosu'nun 19 Mayıs 2021 tarihli kararında da açıkça vurgulanmıştır (European Parliament, 2021). Kararda, Türkiye'nin Montrö Sözleşmesi'nden çekilebileceği yönündeki üst düzey açıklamalar kınanmış, gerek Montrö Sözleşmesi ve gerekse de Lozan Barış Antlaşması'nın geçerliliğini sorgulayan bu türden açıklama ve çabaların, Türkiye'nin komşularını da içine alan daha geniş bir alanda uluslararası barış ve istikrarı tehlikeye düşürdüğü bildirilmiştir (European Parliament, 2021).

Diğer yandan, AB ve NATO'nun Montrö Sözleşmesi karşısında durumunu birlikte ele almak gerekmektedir. Çünkü NATO ve AB'nin Karadeniz'e kıyıdaş üye devletleri (Romanya ve Bulgaristan) aynıdır. İki örgütün bölgedeki temel güvenlik sorunlarına (Kırım'ın işgali ile yükselen Rus tehdidi, enerji güvenliği, bölgesel çatışmalar) yaklaşımı ve jeostratejik çıkarları da örtüşmektedir (bkz. Aurescu, 2011, Lutzkanova, 2017). Bu açıdan bakıldığında, NATO'nun Karadeniz'e erişimi ve Karadeniz devletlerinin ve özellikle Rusya'nın Akdeniz'e erişimindeki sınırlamalar karşısında NATO'nun değerlendirmelerinin büyük ölçüde AB'nin Ortak Güvenlik ve Savunma politikası için de geçerli olduğu söylenebilir.

Karadeniz'in doğu-batı, kuzey-güney arasındaki bir koridor gibi var olması nedeniyle NATO için yaşamsal değerdeki bir coğrafi alandır (NATO, 2021). Söz konusu bölge birçok çıkarın kesiştiği bir alan olduğu için de genellikle gerilim altındadır. Bu gerilim hem NATO üyesi devletleri hem de destek veren ülkeleri ve temelde NATO'nun da çıkarlarını doğrudan etkiler durumdadır. Rusya'nın Güney Osetya ve Kırım eylemleri ile Karadeniz'de daha fazla güç sahibi olma çabaları, Karadeniz'deki barışın bozulmasına sebep olmuş, NATO üyesi devletler olan Türkiye, Romanya ve Bulgaristan'ın da güvenliğini tehlikeye atmıştır. Bununla beraber bölge enerji kaynakları için önemli bir güzergâh olup, Orta Asya'daki gazın Avrupa'ya ulaştırılmasını sağlamaktadır (Lyubcheva, 2010: 11).

Karadeniz'de Rusya'nın gücünü artırması ABD ve NATO'yu huzursuz ettiği gibi Türkiye için de tehlike arz etmektedir. Bu sebeple Türkiye de Karadeniz'deki diğer devletlerle, Azerbaycan, Ukrayna ve Gürcistan ile işbirliğini artırma çabasıdadır. Yine NATO'nun güç dengesini sağlayabilmesi adına Türkiye, Gürcistan'ın NATO üyeliğine destek vermektedir (Middle East Institute, 2021).

NATO'nun bölgedeki çıkarlarını korumasında uluslararası yasal düzenlemeleri dikkate alması gerektiği ortadadır. Bunların en önemlisi ise Montrö Sözleşmesi'dir. Belirli tonajın üstündeki savaş gemilerinin Boğazlardan geçişinin sınırlanması ve gemilerin Karadeniz'de kalış süresinin belirlenmesi NATO için kritiktir. Sözleşmede belirlenen yasak ve sınırlamalar, NATO'nun kalıcı donanma kurmasını engellediği gibi herhangi bir çatışma halinde NATO kuvvetleri daha küçük olacak ve kalış süresi sebebiyle ara sıra çıkış yapmak zorunda kalacaktır (Adzinbaia, 2017: 9). Bu durumda sadece, eğer NATO Türkiye tarafından davet edilirse sınırlamalardan muaf olacaktır (Montrö Sözleşmesi, 1936, Madde 17). Bütün bu sebeplerle Montrö Sözleşmesi'nin olası bir değişiklik ihtimalinde masadaki aktörlerden birinin NATO olacağı ve bugünkü sınırlamaları genişletme çabasında olacağı oldukça açıktır (Adzinbaia, 2017: 11).

Türk Boğazları ile ulaşılan Karadeniz sadece ulaşım açısından değil; çevresel, ekonomik ve siyasi açılardan da ehemmiyet arz etmektedir. Bu sebeple hem NATO, hem AB hem de üyeleri bölgedeki güvenliğin ve çevrenin korunmasında çıkarları mevcuttur. Bu sebeple de uluslararası dengelerin değişimi ile her seferinde Boğazlar meselesi gündeme gelmekte, birçok aktörün müdahalesi ve yorumuna açılmaktadır (Davutoğlu, 2004: 167).

Montrö Sözleşmesi akdedilirken Karadeniz'deki aktörler, Türkiye, Sovyetler ve Sovyetler etkisi altındaki Romanya ve Bulgaristan'dı. Bugünse Karadeniz'de fiili olarak bulunan devlet sayısına Ukrayna ve Gürcistan eklendiği gibi; Romanya ve Bulgaristan'ın AB ve NATO üyeliği; Gürcistan ve Ukrayna'nın

NATO üyesi olma girişimleri ile AB-NATO'da Karadeniz'deki aktörlerin arasında sayılabilir (Yücel, 2019: 225). Sözleşme ile Türkiye ve Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin daha lehine bir düzen kurulmuş olduğu ortadadır. Montrö Sözleşmesi, ortaya koyduğu sınırlandırmalar ile Karadeniz'de sürekli bulunmak isteyen ABD ve NATO'yu dizginleyici bir unsurdur.

Geçen süreçte Karadeniz siyasi öneminin yanı sıra Avrupa ve Asya arasındaki bir enerji yoluna dönüşmüştür. Avrupa'nın enerji ihtiyacının çoğu, Karadeniz'deki borularla sağlanmaktadır. Karadeniz'e bağlanan boğazların rejimi ve statükosu, Türkiye ve Karadeniz'e Kıyıdaş devletleri olduğu kadar AB ve diğer aktörleri de alakadar etmektedir.

Karadeniz'in küresel güçlerin mücadele alanlarından biri olması nedeniyle buradaki denge sistemi her zaman önemini korumaya devam etmektedir ve bu denge sistemi ise halihazırda Montrö Sözleşmesi ile güvence altına alınmıştır. Bazı yazarlar, özellikle Rusya açısından Montrö Sözleşmesi'nin korunmasının önemli olduğunu, fakat ABD'nin ise Boğazlardan savaş gemilerini geçirememesi sebebiyle lehine değişiklik istediğini bildirmektedirler (Arıdemir, 2016). Rusya'nın resmi devlet açıklamaları dikkate alındığında, Rusya'nın Montrö Sözleşmesi'ne bağlılığını ilan ettiği görülebilir. Ancak, 2019'da Rusya Dışişleri Bakanlığı adına yapılan bu yönde bir açıklamada, asıl öne çıkan hususun, NATO'nun özellikle üyeleri Bulgaristan ve Romanya'da altyapı projeleri yoluyla Karadeniz'de askeri varlığını artıracığı ve bu şekilde ABD ve İngiltere'nin Ukrayna sorununa müdahil olacağı endişesi olduğu anlaşılmaktadır (Goble, 2019). Batılı devletler açısından ise Rusya'nın, uçak gemileri ve denizaltılarının Akdeniz'e erişimini engelleyen ve güçleştiren hükümleri açısından Montrö Sözleşmesi'nin değerini korumaya devam ettiği görülmektedir (Buzan, 1976: 247). Rusya'nın bu hükümleri ihlal eden bir yaklaşım benimsemesi durumunda ise Montrö Sözleşmesi'nin oluşturduğu denge sistemi zarar görecektir ve bu durumda Sözleşmenin gözden geçirilmesi gerekebilecektir (Buzan, 1976: 247).

Türkiye NATO üyesi olduğu müddetçe, NATO'nun Türkiye'nin Boğazları kapatma hakkı sebebiyle sözleşmenin devam etmesini destekleyeceği muhtemeldir. Ancak Sözleşmenin tadili veya feshi halinde ortaya çıkacak koşulların nasıl olacağı belirsizdir. Romanya ve Bulgaristan'ın yanı sıra AB de ekonomik ve enerji güvenliği çıkarları sebebiyle müzakerelerde bulunmak isteyecektir. Aynı şekilde, *Brexit* ile AB'nin artık bir parçası olmayan Birleşik Krallık da Gürcistan kıyılarında yer alan petrol boruları gibi çıkarlarını gözetmek için değişecek rejime müdahil olmak isteyecektir (Hascher, 2019: 54). Özellikle Rusya'nın Karadeniz'de güçlenmesi karşısında bu denizde düzenli bir deniz kuvveti bulundurma arzusunda olan NATO'nun da süreçte müdahalede bulunması kaçınılmaz olacaktır. Özellikle Rusya ve NATO'nun deniz kuvvetleri alanında ağırlığını hissettiren üyeleri arasında bugün de

güncelliğini koruyan bir denge kuran Montrö Sözleşmesi'nin değiştirilmesi söz konusu olduğu takdirde, şüphesiz, bunun en olumsuz etkileri Türkiye üzerinde doğacaktır. İlginç bir şekilde, Rusya'nın İkinci Dünya Savaşı sonrası Türk Boğazları bölgesine hâkim olma politikasını günümüzde de destekleyen ve Montrö Sözleşmesi'nin ortadan kaldırılması gerektiğini savunan Rus yazarlar da bulunmaktadır (Russia Economy Today, 2019).

Boğazlardaki statünün değişimine gidilmesi halinde, birçok çıkarın çatıştığı bir mevzu olacağı gözler önündedir. Böyle bir durumda Türkiye'nin sahip olduğu yetkileri kaybederek dezavantajlı bir durumda bırakılabileceği gözden kaçmamalıdır. Tüm bu nedenlerle, Montrö Sözleşmesi ile kurulmuş olan denge sisteminin bozulması halinde, uluslararası statüye tabi olsa dahi, bunun Türkiye'nin güvenliği ve çıkarları için lehe bir durum olacağını söylemek çok mümkün görünmemektedir (Karlıklı, 2017: 47-48).

Sonuç

İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'ndan oluşan "Türk Boğazları", Karadeniz'den dünyaya, dünyadan Karadeniz'e deniz yoluyla ulaşmanın tek yoludur. Bu sebeple Boğazlar her dönem stratejik öneme sahip olmuştur. Uluslararası toplumdaki siyasi dengelere göre statüsü belirlenmeye çalışılmıştır. Osmanlı'nın İstanbul'u fethiyle ulusal statüye sahip olan Boğazlar, tarihsel süreçte uluslararası antlaşmalarla geçiş rejiminin belirlendiği özel statüye tabii kılınmıştır. Yürürlüğe girmemiş olan Sevr Antlaşması ise bu statüyü ortadan kaldırarak, Osmanlı'nın Boğazlar üzerindeki tüm egemenlik yetkilerini kaybetmesine yönelik düzenlemeler içermektedir. Bu girişimin ardından, Osmanlı İmparatorluğu'nun sona ermesi ve Türkiye'nin kurulması aşamasında imzalanan Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile de egemenliğin geri alındığını söylemek güçtür. Bu sözleşme ile Boğazların denetimi oluşturulacak olan bir komisyona, ihlallerin değerlendirilmesi ve önlenmesi ise Fransa, İngiltere, İtalya ve Japonya'dan oluşan garantör devletlere bırakılmıştır. Değişen uluslararası konjonktürle beraber Türkiye başarılı siyasi girişimlerle Montrö Sözleşmesi'nin imzalanmasını sağlamıştır ve böylelikle Boğazlar üstündeki egemenliğini, belirli serbestiyetleri sağlamak kaydıyla, geri almıştır. Montrö Sözleşmesi Türkiye ve Karadeniz'e Kıyıdaş devletlerin güvenlikleri ile diğer devletlerin seyrüsefer hakkı arasında denge kurulacak şekilde tasarlanmıştır. Montrö Sözleşmesi'nden çok sonra akdedilen BMDHS ise boğazları, ulusal, uluslararası ve özel statülü olarak kategorize etmiştir. Türk Boğazları ise, açık deniz bağlantılı olması nedeniyle uluslararası boğaz olarak nitelendirilmesi gerekirken, Montrö Sözleşmesi sayesinde özel statüsünü korumaya devam etmektedir.

Montrö Sözleşmesi, 20 yıllık bir sözleşme olarak öngörülmüş ve her bir taraf devlete Sözleşmeyi feshetme hakkı tanınmıştır. Buna göre, herhangi bir

devlet fesh bildiriminde bulunduğu takdirde iki yıl sonra bu Sözleşme sona erebilir. Böyle bir ihtimalde Boğazların statüsünün tespit edilmesi ihtiyacı doğacaktır. Boğazların, açık denize açılma ve uluslararası ulaşımda kullanılma hususları dikkate alındığında, ulusal statüye sahip olmaması ve uluslararası boğaz olarak görülmesi gerekir. Bu durumda ilk olarak, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde uluslararası boğazlarda uygulanacak olan transit geçiş rejiminin veya ertelenemez zararsız geçiş rejiminin uygulanması düşünülebilir; lâkin Türkiye'nin taraf olmaması buna engel olacaktır. Bu durumda BMDHS'deki geçiş rejimlerinin örf-adet kuralı hâline gelip gelmediği önem arz edecektir. Eğer bu geçiş rejimleri bir örf-adet kuralı olarak görülür ise ya transit geçiş rejiminin ya da ertelenemez zararsız geçiş rejiminin uygulanma alanı bulması söz konusu olur. Transit geçiş rejiminin örf âdete dönüştüğüne dair tartışmalar olsa da zararsız geçiş rejiminin örf-âdete dönüştüğü Uluslararası Adalet Divanı'nın Korfu Boğazı davasında tespit edilmiştir. Gerçi bu iki rejim arasında zaten çok büyük farklılıklar yoktur. Her iki geçiş rejiminin de Montrö Sözleşmesi'nden ayrılan en önemli noktası, ikisinin de koşullar ne olursa olsun kıyı devletine geçişi erteleme hakkı vermemesidir. Öyleyse Türkiye'nin elindeki en önemli güvence noktası olan savaş veya savaş tehdidi altında geçişi dilediği gibi düzenleme yetkisi sona erecektir denilebilir. Bu durum, yalnızca Türkiye'nin değil, Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin de güvenliğini tehlikeye atacak mahiyettedir.

Bütün bu tarihi tartışmalarla beraber, günümüz konularından olan Kanal İstanbul projesi de Montrö Sözleşmesi ile sıkı bağlantı içerisindedir. Kanal İstanbul, İstanbul Boğazı'na paralel olarak inşa edilmesi planlanan ve inşa edildiği takdirde ulusal statüye sahip olacak bir suyoludur. Ulusal statüye sahip olması geçiş rejimini belirleme konusunda Türkiye'ye tam yetki verse de İstanbul Boğazı'na paralel oluşu ve nihayetinde Karadeniz'e açılacak olması, bu durumu imkânsız kılmaktadır. Montrö Sözleşmesi ile kurulan denge sistemi eğer Kanal İstanbul ile belirlenecek geçiş rejimi ile bozulacak olursa, bu Karadeniz'e kıyıdaş olan devletlerin çıkarlarına ve Montrö Sözleşmesi'ne uygun düşmeyecektir. Dengeli bir geçiş rejiminin kurulması ile çok dar olan boğazlardan geçişte yaşanan trafik, kaza veya çevre kirliliğine ilişkin hususlara ve ekonomiye olan etkisi ise ayrıca belirlenmelidir.

Montrö Sözleşmesi'nin tartışmaya açılması halinde, sadece taraf devletlerin değil, ABD başta olmak üzere diğer birçok devletin de kendi politikaları doğrultusunda talepleri olacaktır. Rusya, Karadeniz'de egemen olma politikasına oldukça hizmet eden sözleşmenin korunmasını isteyebileceği gibi daha önce de talep ettiği üzere daha geniş haklar elde etme imkanını değerlendirecektir. Karadeniz'e kıyısı ulaşmış olan Avrupa Birliği de halihazırda Romanya ve Bulgaristan üzerinden Karadeniz'e kıyıdaş devletlere özgü boğazlardan geçiş rejimine tabidir ve sözleşmenin değiştirilmesi söz

konusu olduğunda ortak dış politika ve güvenlik politikası bağlamında meseleye yaklaşabilir ve bu yönde sözleşmenin şekillenmesini isteyebilir. NATO'nun da son zamanlarda özellikle Rusya'nın bölgede sebep verdiği bazı gerilimler yüzünden Karadeniz'de daha çok yer alma ve etkili olma arzusu gündemdedir. Ancak yine de NATO, müttefiki olan Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki yetkilerini Rusya karşısında kaybetmesini istemeyecektir. Montrö Sözleşmesi'nde değişiklik yapılma ihtimalinde, halihazırda kurulmuş olan hassas dengenin kendi lehine değişmesi için çok fazla aktörün müdahil olması ve Türkiye'nin bugün sahip olduğu avantajları kaybetme ihtimalinin varlığı göz önünde tutulmalıdır.

Nitekim, tüm bu nedenler, Türk uluslararası hukuk literatüründe Montrö Sözleşmesi'nin Türkiye açısından öneminin defalarca vurgulanmasına yol açmıştır. Bu makalenin yazarları ise bu ağırlıklı görüşten ayrılmak için bir sebep bulunmadığı kanaatine ulaşmışlardır.

Son söz olarak, Montrö Sözleşmesi'ndeki koşullara kıyasla Türkiye lehine daha iyi koşullar içeren yeni bir uluslararası antlaşma ile Türk Boğazları'nın özel statüsüne devam edilmediği sürece uygulanacak uluslararası hukukun genel ilkeleri, Türkiye'nin de Karadeniz devletlerinin de yararına değildir. Montrö Sözleşmesi'nin Türkiye ve Karadeniz'e kıyıdaş devletler yararına düzenlemelerinin sağladığı koşulların ötesinde bir uluslararası antlaşmanın yapılabilmesi ise, deniz hukukunun bugünkü düzenlemeleri karşısında, mümkün görünmemektedir.

Kaynakça:

- Adzinbaia, Z. (2017) “NATO in the Black Sea: What to Expect Next?”, *NATO Defense College Research Paper*, 141(1): 1-12.
- Akkaya, M. A. (2015) “Kanal İstanbul” Projesi Karadeniz Kıyısındaki Devletlerle Olan İlişkilerimize Etkisi ve Montrö Sözleşmesi”, *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 12(1): 242-262.
- Akgün, M., Tiryaki, S. (2011) “İstanbul Kanalının Siyasi Fizibilitesi”, *Global Political Trends Center*, (27): 1-6.
- Arıdemir, H. (2016) “Karadeniz’e Kıyıdaş Devletler Açısından Montrö Sözleşmesi’nin Sağladığı Denge Rejimi”, *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Özel Sayı: 244-253.
- Arıkoğlu, E. (2017) “Montrö Konvansiyonu Uyarınca Pek Yakın Savaş Tehlikesi Altında Türkiye’nin Yetkileri”, *Public and Private International Law Bulletin*, 37(1): 185-201.
- Aurescu, B. (2011) “The Role of the European Union in the Wider Black Sea Region”, *Turkish Policy Quarterly*, 10 (1): 35-45.
- Aybay, R. (2019) “Montrö Sözleşmesi ve Bazı Güncel Sorunlar”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 21 (1): 2729-2742.
- Aydın, S. M. (2008) *Siyasi ve Hukuki Olarak Avrupa Birliği*, (Ankara: Asil Yayınları).
- Bailes J. K. ve Messervy-Whiting G. (2011) *Death Of An Institution: The End For Western European Union, a future for European defence?*, (Gent: Academia Press), <<https://core.ac.uk/download/pdf/5090189.pdf>>, (20 Mayıs 2021).
- Baykal, F. H. (1998) *Deniz Hukuku Çalışmaları*, (İstanbul: Alfa Yayıncılık).
- Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (1982).
- Bozkurt, E. (2018) *Milletlerarası Hukuk Mevzuatı*, (Ankara: Legem Yayıncılık).
- Buzan, B. (1976) “The status and future of the Montreux Convention”, *Survival*, 18(6): 242-247.
- Çaşın, M. H. (2017) “Askeri Ve Stratejik Açıdan Montreux’nün Dünü Ve Geleceği”, *Public and Private International Law Bulletin*, 37(1): 51-112.
- Çelik, E. (1982) *Milletlerarası Hukuk, C. II*, (İstanbul: Filiz Kitabevi).
- DeLuca, A. (1975) “Montreux and Collective Security” *The Historian*, 38(1): 1-20.
- Doğru, S. (2014) “Türk Boğazları’nın Hukuki Statüsü: Sevr ve Lozan’dan Montrö’ye Geçiş”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 15(2): 123-169.

- Ece, J. N. (2013) *Montreux Boğazlar Konferansı Tutaklarından Tarihe Düşen Notlar ve Kanal İstanbul*, (Ankara: ORSAM Rapor No:155).
- Efe, H. (2013) “The European Union’s Black Sea Region Policy”, *Karadeniz Sosyal Bilimler Dergisi*, 5 (16): 54-65.
- Erim, N. (1953) *Devletlerarası Hukuk ve Siyasi Tarih Metinleri*, (Ankara: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları).
- European Commission (2021) “Black Sea”, <https://ec.europa.eu/oceans-and-fisheries/ocean/sea-basins/black-sea_en>, (29 Mayıs 2021).
- European Parliament (2021) “European Parliament Resolution of 19 May 2021 on the 2019-2020 Commission Reports on Turkey”, 2019/2176(INI), 19 Mayıs 2021, <https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0243_EN.pdf>, (28 Mayıs 2021).
- Goble, P. (2019) “Moscow Wants to Have It Both Ways on Montreux Convention”, *Eurasia Daily Monitor*, 16(57), <<https://jamestown.org/program/moscow-wants-to-have-it-both-ways-on-montreux-convention/>>, (29 Mayıs 2021).
- Gönlübol, M. (1996) *Olaylarla Türk Dış Politikası*, (Ankara: Siyasal Kitabevi).
- Gündüz, A. (2014) *Milletlerarası Hukuk*, (İstanbul: Beta Yayıncılık).
- Güneş, Ş. (2007) “Türk Boğazları”, *ODTÜ Gelişme Dergisi*, 34(1): 217-50.
- Hascher, M. A. (2019) “The Black Sea and the Turkish Straits: Resurgent Strategic Importance in the 21st Century”, Master Thesis, The Ohio State University.
- Howard, N. H. (1936) “The Straits After the Montreux Conference”, *Foreign Affairs*, <<https://www.foreignaffairs.com/articles/turkey/1936-10-01/straits-after-montreux-conference>>, (29 Mayıs 2021).
- İnan, Y. (1995) *Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi*, (Ankara: Turhan Kitabevi).
- Kuran, S. (2020) *Uluslararası Deniz Hukuku*, (İstanbul: Beta Yayıncılık).
- Kuran, S., Aydın Okur D., Günel R. V., Sarıbeyoğlu, M. (2014), *Uluslararası Hukuk Temel Metinler*, (İstanbul: Beta Yayıncılık).
- Lutzkanova, S. (2017) “NATO and EU Strategies for the Black Sea Region: The Challenge of Power Balance in New Security Environment”, *Journal of Shipping and Ocean Engineering*, 7 (2017): 210-215.
- Lyubcheva, M. (2010) *The Black Sea Region in EU Policies*, (Black Sea Institute, Friedrich Ebert Stiftung Publish).
- Meray S. L. ve Olcay, O. (2020) *Montrö Boğazlar Konferansı, Tutanaklar, Belgeler*, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları).

- Meray, S. L. (1968) *Devletler Hukukuna Giriş, Birinci Cilt*, (Ankara: Ankara Üniversitesi Basımevi).
- Montrö Sözleşmesi (1936) <http://sam.baskent.edu.tr/belge/Montro_TR.pdf>, (30 Nisan 2021).
- NATO (2021) “Remarks by NATO Deputy Secretary General Mircea Geoană” <https://www.nato.int/cps/en/natohq/opinions_185549.htm?selectedLocale=en>, (20 Mayıs 2021).
- Öktem, E. (2011) “Turkey: Successor or Continuing State Of The Ottoman Empire?”, *Leiden Journal Of International Law*, 24(3): 561-583.
- Özel, S. (2019) “6 maddede Kanal İstanbul’un Yaratacağı Felaketler”, (19 Aralık), <<https://www.istanbulbarosu.org.tr/HaberDetay.aspx?ID=15318&Desc=6-maddede-Kanal-%C4%B0stanbul%E2%80%99un-Yarataca%C4%9F%C4%B1-Felaketler>>, (29 Nisan 2021).
- Özman, A. (2006) *Deniz Hukuku I*, (Ankara: Turhan Kitabevi).
- Pazarıcı, H. (1998) *Uluslararası Hukuk Dersleri, II. Kitap*, (Ankara: Turhan Kitabevi).
- Pazarıcı, H. (2015) *Türk Dış Politikasının Başlıca Sorunları*, (Ankara: Turhan Kitabevi).
- Pirim, C. Z. (2016) “1978 Devletlerin Uluslararası Andlaşmalara Halefîyeti Sözleşmesi Işığında İkili Andlaşmalara Halefîyet: Teorik Bir Değerlendirme”, *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, 22(2): 131-160.
- Popescu, D. (2015) The Straits-between geopolitical best card and bone of contention in the Turkish-Russian relations. Kanal İstanbul Projesi”, *Romanian Journal of History and International Studies*, 2(2): 233-243.
- Rozakis, C. ve Stagos, P. N. (1987) *International Straits of The World, The Turkish Straits*, (Dordrecht: Nijhoff Publishers).
- Russia Economy Today, (2019) Россия “поставит жирный крест” на конвенции Монтре с заходами НАТО в Черное море-Сатановский, <<https://rueconomics.ru/388573-rossiya-postavit-zhirnyi-krest-na-konvencii-montre-s-zakhodami-nato-v-chernoe-more-satanovskii>>, (25 Nisan 2021).
- Russian News Agency (2021) “Putin underscores importance of Montreux Convention preservation to Erdogan”, 9 April, <<https://tass.com/politics/1276201>>, (20 Mayıs 2021).
- Shaw, M. N. (2014) *International Law*, (Cambridge: Cambridge University Press).
- Sur, M. (2019) *Uluslararası Hukukun Esasları*, (İstanbul: Beta Yayıncılık).
- Şener, B. (2014) “Türk Boğazları’nın Geçiş Rejiminin Tarihi Gelişimi ve Hukuki Statüsü”, *Tarih Okulu Dergisi*, 7(XVII): 467-493.

- T.C. Dışişleri Bakanlığı (1973) *Türkiye Dış Politikasında 50. Yıl Montreux ve Savaş Öncesi Yılları*, (Ankara: Dış İşleri Bakanlığı Yayınları Araştırma ve Siyaset Planlama Müdürlüğü Yayınları).
- T.C. Resmi Gazete (1936) “1936 Mail Yılı Umumî Muvazene Kanununa Bağlı Bütçelerle Cetvellerinde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun”, 3374, 5 Ağustos 1936.
- T.C. Resmi Gazete (1952) “Posta, Telgraf Ve Telefon, İşletme Genel Müdürlüğü Teşkilât, Vazife ve Memurlarına Ait Kanununun 51 inci Maddesine Bir Fıkra İlâvesi Hakkında Kanun”, 8112, 17 Mayıs 1952.
- Tekin Apaydın, D. (2018) “The Canal Istanbul Project: Governance By National Law or International Law?”, içinde E. Csatos 8(ed.) *Recent Challenges of Public Administration 3*, (Szeged: Keszült az Innovariant Kft).
- Toluner, S. (1989) *Milletlerarası Hukuk Dersleri (Devletin Yetkisi)*, (İstanbul: Beta Yayıncılık).
- Toluner, S. (2004) *Milletlerarası Hukuk Açısından Türkiye'nin Bazı Dış Politika Sorunları*, (İstanbul: Beta Yayıncılık).
- Toluner, S. (2017) *Geçmişi Anımsayıp Geleceği Yönlendirme*, (İstanbul: Beta Yayıncılık).
- Towle, P. (1981) “The Montreux Convention as a Regional Arms Control Treaty”, *Negotiation and Practice, Military Affairs*, 45(3): 121-126.
- Tütüncü, A. N. (2014) “Montrö (Montreux) Sözleşmesi'nin Güncel Sorunlar Işığında Değerlendirilmesi”, Taraflarının Bakışıyla Lozan Uluslararası Sempozyumu, İstanbul 2014.
- Tütüncü, A. N. (2017) “Montrö Sözleşmesi ve Kanal İstanbul”, *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, 37(1): 113-223.
- Tüysüz, E. (2013) “Karadeniz Güvenliği ve Bunun AB Güvenliğine Etkileri”, *Dicle Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2(6): 73-91.
- Ünlü, N. (2002) “The Legal Regime of the Turkish Straits”, G. Mangone (ed.) *International Straits of the World*, (Netherlands: Martinus Nijhoff Publishers).
- Yücel, K. (2019) “The Legal Regime of the Turkish Straits: Regulation of the Montreux Convention and its Importance on the International Relations after the Conflict of Ukraine”, PhD Thesis, Faculty of Law at Johann Wolfgang Goethe-University Frankfurt am Main.