



MONTREUX BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ UYARINCA TÜRK BOĞAZLARINDAN GEÇİŞ REJİMİ

THE REGIME OF PASSAGE THROUGH THE TURKISH STRAITS UNDER THE MONTREUX STRAITS CONVENTION

Mete Hasan BAŞPINAR¹

Hatice DEMİRCİ²

Öz

Karadeniz ve Akdeniz'i birbirine bağlayan Türk Boğazları; Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı'ndan oluşturmaktadır. Günümüzde Türk Boğazlarından geçiş rejimi Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile düzenlenmiştir. Sözleşme neticesinde ticaret gemileri açısından serbest geçiş ilkesi benimsenmekle birlikte savaş gemileri açısından sınırlayıcı hükümlere yer verilmiştir. Yapılan sınırlandırmalar Türk Boğazlarının ve Karadeniz'in güvenliğinin tesis edilmesi açısından önem arz etmektedir. Rusya'nın Karadeniz'in güvenliğine yönelik endişeleri, Karadeniz'in açık denizlere tek ulaşım noktası olan Türk Boğazlarına ilişkin meselelerde zaman zaman Türkiye ve Rusya'yı karşı karşıya getirmektedir. Türk Boğazlarının yoğunluğu ve geçirilen tehlikeli madde miktarı Türkiye açısından çeşitli riskler barındırmaktadır.

Anahtar Kelimeler : Türk Boğazları, Montreux Boğazlar Sözleşmesi, Türkiye

Jel Kodlar : K33, K12

Abstract

The Turkish Straits connecting the Black Sea and the Mediterranean Sea consist of the Dardanelles, the Sea of Marmara and the Bosphorus. Today, the regime of passage through the Turkish Straits is regulated by the Montreux Convention on the Straits. As a result of the Convention, while the principle of free passage is adopted for merchant ships, restrictive provisions are included for warships. The restrictions are important in terms of establishing the security of the Turkish Straits and the Black Sea. Russia's concerns about the security of the Black Sea bring Turkey and Russia face to face from time to time on issues related to the Turkish Straits, which is the only access point of the Black Sea to the open seas. The density of the Turkish Straits and the amount of dangerous goods passing through them pose various risks for Türkiye.

Key Words : Turkish Straits, Montreux Convention Regarding the Regime of the Straits, Türkiye

Jel Classification : K33, K12

¹ Yüksek Lisans Öğrencisi / Hazine ve Maliye Uzman Yardımcısı, E-Posta: mettebaspinar@gmail.com, ORCID: 0000-0002-2067-1851

² Yüksek Lisans Öğrencisi / Kurum Avukatı, E-Posta: haticecifci08@gmail.com, ORCID: 0000-0002-4935-3785

GİRİŞ

İnsanlığın deniz yollarını keşfiyle birlikte deniz ulaşımının ve deniz ticaretinin gelişimine verilen önem gittikçe artmıştır. Geçen zaman diliminde boğazların deniz ulaşımının kontrol edilmesine yönelik sağladığı kolaylık, boğazları kontrol eden devletlere stratejik, ekonomik ve askeri anlamda üstünlükler sağlamıştır. Türk Boğazları açısından bir değerlendirme yapılacak olursa Karadeniz’de ve Akdeniz’de ticaret kolonileri bulunan Venediklilerin Türk Boğazları da dahil olmak üzere Osmanlı sularında ticaret yapabilmek için 1479’da imzalanan antlaşma ile altın ödemeyi kabul etmesi, boğazların ekonomik hayattaki önemi açısından örnek teşkil etmektedir. Ayrıca İstanbul’u ele geçirmek ve Çarlık Rusyası’na yardım ulaştırmak amacıyla başlatılan Çanakkale Savaşı’nda Türk Boğazlarında gerçekleştirilen savunma ile bu hedefler başarısızlığa uğratılmıştır. Yaşanan bu gelişme yakın tarihte Türk Boğazlarının askeri ve stratejik önemini kanıtlayan bir diğer olaydır.

Asya ve Avrupa kıtalarını coğrafi anlamda ayırmakla birlikte siyasi (Sami, 2013: 123) ve ekonomik açıdan bağlayan Türk Boğazları çalışmamızın temel konusunu oluşturmaktadır. Türk Boğazları terimi, Karadeniz ve Ege Denizi arasındaki su yolunu ifade etmektedir. İlk defa Lozan Boğazlar Sözleşmesi’nde zikredilen ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi’nde de kabul gören (Uğur, 2016: 37) Türk Boğazları kavramı Çanakkale Boğazı’nı, İstanbul Boğazı’nı ve ikisi arasında bulunan Marmara Denizini kapsayan bir çatı kavramdır. Geçmişte boğazlara hâkim olan devletin boğazdan geçişler konusunda mutlak egemenliği tanınmasına rağmen uluslararası ticaretin gelişmesi ile birlikte boğazlarda da uluslararası boğaz ve ulusal boğaz ayrımı yapılarak geçişler belli sözleşmeler ile düzenlenmeye başlamıştır. Günümüzde Türk Boğazlarından geçiş rejimine yönelik uygulanan usul ve esaslar 1936 tarihli Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile düzenlenmiştir. Montreux Boğazlar Sözleşmesi, Türk Boğazlarında egemenliğin tekrar ve tamamen Türkiye’ye geçmesini sağladığı için önem arz etmektedir (Aykul, 2018: 25).

Çalışmanın amacı, Türk Boğazlarına ilişkin Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile düzenlenen geçiş rejimini inceleyerek mevcut rejimin sözleşme sonrası dönemdeki ve günümüzdeki etkileri hakkında değerlendirmede bulunmaktır. Çalışma nitel bir araştırma olup, doküman/metin analizi yöntemi kullanılmıştır. Bu kapsamda Türk Boğazları, Montreux Boğazlar Sözleşmesi ve 2. Dünya Savaşı’nı konu alan kaynaklar başta olmak üzere çeşitli kitap ve makaleler ile döneme ilişkin gazetelerden yararlanılmıştır. Çalışmayla Türk Boğazlarının ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi’nin Türkiye açısından öneminin vurgulanması, mezkûr sözleşme hükümleri uyarınca düzenlenen geçiş rejimi hakkında bilgilendirme yapılması, Türk Boğazlarının Türkiye-Rusya ilişkilerinde oynadığı rolün değerlendirilmesi ve son olarak mevcut geçiş rejiminin Türk Boğazları özelinde oluşturduğu tehditlere ilişkin farkındalık oluşturulması suretiyle literatüre katkıda bulunulması hedeflenmektedir. Üç ana bölümden teşekkül eden çalışmamızın ilk bölümünde Türk Boğazları incelenecektir. İkinci bölümde Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile tesis edilen geçiş rejimi ele alınacak ve Boğazlar Komisyonu ile Boğazların silahlandırılması meselesine kısaca değinilecektir. Üçüncü ve son bölümde ise sözleşme

sonrası Türkiye-Rusya ilişkilerinden bahsedilecek ve Türk Boğazlarının günümüzdeki durumuna ilişkin değerlendirmelerimize yer verilecektir.

1. BOĞAZ KAVRAMI VE TÜRK BOĞAZLARI

1.1 Boğaz Kavramı

Coğrafi bir terim olarak boğaz, Türk Dil Kurumu tarafından “*İki kara arasındaki dar deniz*” olarak tanımlamıştır (Bkz.: <https://sozluk.gov.tr>). Pazarıcı tarafından boğaz “*iki deniz alanını birleştiren doğal ve dar su yolu*” şeklinde ifade edilmiştir (Pazarıcı, 1989: 300). Bir diğer yazar ise boğaz kavramını “*iki denizi birbirine bağlayan dar ve doğal su yolu*” (Mor, 2020: 140) şeklinde tanımlamıştır. Bir su yolunun boğaz olarak nitelendirilebilmesi için aranan “doğal” bir su yolu olması gerekmesi, boğaz ve kanal kavramları arasındaki ayrım açısından önemlidir (Kurumahmut, 2006: 9). Her ne kadar boğaz tanımı benzer şekillerde ifade edilse de tarihsel süreç içerisinde bu kavram belirli sınıflandırmalara tabi tutulmuştur. Çalışmamız açısından önemli olan sınıflandırma ise ulusal boğaz ve uluslararası boğaz ayrımıdır. Zira ulusal boğaz ve uluslararası boğaz farklı statülere sahip olmakla birlikte yapılacak ayrımın hukuki sonuçları önem arz etmektedir (Bolat ve Güneş, 2022: 73). Nitekim, boğazdan geçişlerde uygulanacak hukuki rejimin belirlenmesi açısından bu ayrım esas alınmaktadır.

1.2 Ulusal Boğaz

Ulusal boğazlar farklı bağlantı şekilleriyle gerçekleşebilir. Örneğin iki kapalı (iç) denizin birbiriyle bağlanmasına hizmet ediyorsa ulusal boğaz sayılacağı gibi bir iç deniz ve bir uluslararası denizi birbirine bağlaması halinde de ulusal boğaz kabul edilecektir (Mor, 2020: 140). Bu tür boğazlarda kıyıdaş devletin mutlak egemenliği kabul edilmektedir. İlgili devlet, egemenliğini herhangi bir ulusal anlaşma ile sınırlandırmadığı müddetçe evrensel hukukun genel ilkelerini gözetmek kaydıyla egemenlik yetkilerini serbest şekilde kullanabilecektir. Bu statüdeki boğazlarda geçiş rejimi hususunda kıyıdaş devletin milli hukuku uygulanacaktır (Kurumahmut, 2006: 10).

1.3 Uluslararası Boğaz

Dar ve doğal bir su yolunun uluslararası boğaz kabul edilebilmesi için su yolunun iki açık denizi birbirine bağlayan bir işlevi bulunması gerekmektedir (Mor, 2020: 141). Ayrıca ulusal boğaz kabul edilen bir su yolunun genişliği eğer ki kıyıdaş ülkenin karasularının iki katını aşarsa, aksini gerektirecek tarihi haklardan kaynaklı bir gerekçe olmadığı müddetçe bu boğaz hakkında artık uluslararası hukuk kuralları geçerli olacaktır (Aydın, 2002: 6). Uygulanacak bu uluslararası hukuk kuralları açık denizlere ilişkin kurallardır. Zira karasuları dışında kalan o koridor açık deniz kabul edilmektedir.

Uluslararası boğaz olmanın veya bu şekilde kabul edilmenin en önemli etkisi kural olarak bu boğazlarda geçiş serbestliği ilkesinin bulunmasıdır (Mor, 2020: 141). Öğretide bir ulusal boğazın uluslararası antlaşmalara konu edilmesi halinde artık uluslararası boğaz niteliği kazanacağına (Doğru,

2013: 126) dair görüşler bulunsa da biz bu görüşe katılmamaktayız. Zira çalışmamızın ilerleyen kısımlarında da değineceğimiz üzere uluslararası boğaz olmanın şartları bellidir. Bu şartların sağlanmaması halinde boğaz, ulusal boğaz kabul edilecektir. Fakat uluslararası boğaz olmak ile ulusal boğaz olup uluslararası boğaza ilişkin hükümlerin uygulanması aynı hususlar değildir ve aralarındaki ayırımın gözetilmesi gerekir.

Uluslararası bir boğazdan bahsedebilmek için öncelikle “boğaz” tanımını karşılayacak olan bir su yolunun bulunması gerekmektedir. Bu sebeple aranacak ilk şart iki kara parçası arasından geçen ve iki denizi birbirine bağlayan dar ve doğal bir su yolunun varlığıdır. Bu kara parçalarının büyüklüğü veya birleştirilen deniz alanlarının genişliğinin önemi yoktur (Kızılsümer, 2002: 6). Ancak su yolunun darlığı önemlidir. İki kıyı arasında kalan su yolunun uluslararası boğaz kabul edilebilmesi için en dar yeri, kıyıdaş devletin karasularının iki katı kadar bir mesafeden daha dar olmalıdır. Aksi takdirde karasuları arasında kalan alanda açık denize ilişkin uluslararası hükümler uygulama alanı bulacak ve uluslararası boğaz hükümlerinin kullanılmasına lüzum kalmayacaktır (Kızılsümer, 2002: 6). Ayrıca doğal bir su yolundan bahsedilebilmesi için bu su yolunun beşerî unsurlar yoluyla meydana gelmemiş olması gerekmektedir. Yoksa söz konusu su yolu kanal olarak kabul edilecek ve buna ilişkin hükümler uygulama alanı bulacaktır.

Uluslararası boğaz nitelendirmesinin yapılmasında gereken ölçütler açısından Uluslararası Adalet Divanı'nın Korfu Boğazı Davası'na ilişkin 9 Nisan 1949 tarihli kararı önem arz etmektedir. Birleşik Krallık ve Arnavutluk arasında çıkan ihtilafta Arnavutluk Korfu Boğazı'nın ulusal boğaz olduğu tezini savunurken Birleşik Krallık ise uluslararası boğaz olduğu tezini öne sürmekteydi. Arnavutluk tezini, Korfu Boğazı'nın deniz ulaşımı açısından ikincil bir öneme sahip olduğunu ve uluslararası trafikten ziyade bölgesel trafik için kullanıldığı iddialarına dayandırmıştır (Altunkaya, 2020: 6). Mahkeme ise alternatif su yollarının varlığının uluslararası boğaz nitelendirmesinin yapılması açısından önem arz etmediğini ifade etmiştir (İnanç ve Yazıcı, 2018: 160). Bu doğrultuda uluslararası bir boğaza ilişkin alternatif ve hatta daha avantajlı bir su yolu bulunsa bile bu durum uluslararası boğaz nitelendirmesinin yapılabilmesi açısından engel teşkil etmeyecektir. Zira Uluslararası Adalet Divanı açısından önemli olan husus boğazın uluslararası ulaştırma açısından elverişliliğidir. (Aydın, 2002: 13).

Uluslararası Adalet Divanı, Korfu Boğazı Davasına ilişkin verilen kararda, uluslararası boğazların iki açık denizi birleştirmesi ve uluslararası ulaştırmada kullanılması gerektiğini ifade etmiştir (Aydın, 2002: 10). Açık deniz kavramı 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 86. maddesinde “bir devletin münhasır ekonomik bölgesine, karasularına veya iç sularına veya takımada sularına dahil olmayan tüm deniz alanları” şeklinde tanımlanmıştır. Verilen kararda uluslararası boğazlar açısından aranan uluslararası taşımada kullanım kriterinde bu kullanımın geçmişten beridir veya bir süredir bulunması gerektiğine yönelik herhangi bir şarta yer verilmemiştir.

Ayrıca bu kullanıma ilişkin herhangi bir yoğunluk ölçütü de kabul görmemiştir (İnanç ve Yazıcı, 2018: 160).

Uluslararası boğaz nitelendirmesi açısından önem arz eden “uluslararası ulaşımda kullanılma” hususundan ne anlaşılması gerektiği üzerinde de durulmasında fayda vardır. Kanaatimizce bu şartın sağlanması için kıyıdaş devlet haricince en az bir devletin bulunması yeterlidir. Böyle bir durumda bahse konu boğazda artık kıyıdaş devlet haricinde bir başka devletin de fayda sağlaması söz konusudur ve bu hakkın korunması gerekmektedir. Örneğin Akdeniz’e kıyısı olan Mısır’da faaliyet gösteren bir şirket eğer ki Karadeniz’e kıyısı olan Trabzon’daki bir şirket ile mal gönderimine ilişkin bir sözleşme imzalamış ise Türk Boğazlarının “uluslararası ulaşımda kullanılma” şartını karşıladığından söz edilebilecektir. Ulaştırma kavramı ise geniş anlamda yorumlanmalı ve insan, her türlü eşya ve haber şeklinde anlaşılmalıdır.

1.4 Türk Boğazlarının Stratejik Önemi

Türk Boğazları çatı bir kavram olup Karadeniz ve Ege Denizi arasındaki su yolunun tamamına verilen addır. Bu sebeptendir ki İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı kısaca Türk Boğazları olarak ifade edilmektedir (Güneş, 2007: 217). Karadeniz’in dünyaya açılan kapısı olan Türk Boğazları aynı zamanda Gürcistan, Bulgaristan, Romanya ve Ukrayna için açık denizlere erişim sağlayabilmenin yegâne yoludur. Yukarıda bahsettiğimiz kriterlerden de anlaşılacağı üzere Türk Boğazları uluslararası boğaz kabul edilmektedir.

Her ne kadar uluslararası boğazlara ilişkin düzenlemeler Uluslararası Boğazlara ilişkin usul ve esaslar 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ile düzenlenmiştir. Bununla birlikte sözleşmenin uygulama alanına ilişkin 35. maddesinin c fıkrasında “*geçişin tamamen veya kısmen, uzun süreden beri yürürlükte bulunan ve özellikle bu boğazlara ilişkin olan sözleşmelerle düzenlendiği*” boğazların hukuki rejiminin, bu sözleşme hükümlerinden etkilemeyeceği hüküm altına alınmıştır. Bu nedendir ki Montreux Boğazlar Sözleşmesi, Türk Boğazları hakkında münhasıran yetkili tek sözleşmedir. Türk Boğazları, Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile ayrıca düzenlenmiş olması sebebiyle “özel rejime tabi boğaz” statüsündedir (Baykal, 2009: 98-99).

Türk Boğazlarının önemini artıran hususlardan bir diğeri de deniz taşımacılığındaki yoğun kullanımıdır. Denizyolu taşımacılığı diğer taşıma türlerine oranla birim başına taşıma maliyeti ve güvenli taşıma potansiyeli açısından daha avantajlı konumda olup ayrıca büyük hacimli yükler bakımından da en uygun taşıma şeklidir (Bozkurt vd., 2018: 4). Popülaritesini halen koruyan denizyolu taşımacılığı günümüzde diğer alternatiflerine oranla en çok tercih edilen taşıma seçeneğidir. Öyle ki 2017 yılı verilerine göre dünya taşımacılığında deniz yolunun payı %85 seviyesine kadar çıkmıştır (Aktaran: Bozkurt vd., 2018: 5). Deniz yolu taşımacılığının gelişimi haliyle deniz ticareti için büyük önemi olan Türk Boğazlarına duyulan ihtiyacı ciddi ölçüde artırmaktadır. Deniz taşımacılığının diğer ulaşım türlerine göre sahip olduğu avantajlar kıyıdaş devletler açısından Karadeniz’i ve

dolayısıyla Türk Boğazlarını vazgeçilmez kılmaktadır (Barbaros, <https://bahriyeenstitusu.org/2017/06/24/tarihi-gelisim-icerisinde-turk-bogazlarinin-onemi-statusu-1/> - E.T.: 14.05.2023).

Oluşumu 3. jeolojik zaman ve 4. jeolojik zamana dayanan Türk Boğazları, tarih içerisinde önemini giderek artırmıştır. Karadeniz'deki birçok devletin dünyaya açılan kapısı olan Türk Boğazları, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin (SSCB) dağılması ile birlikte Rusya açısından da önem kazanmıştır. Zira bu dağılma neticesinde Rusya Baltık Denizine açılan birçok limanını kaybettiği için Karadeniz'de bulunan limanları ehemmiyet kazanmıştır. Ayrıca 1869'da tamamlanan Süveyş Kanalı ve 1952'de Karadeniz ile Hazar Denizini birbirine bağlayan Volga-Don Kanalı, bölgenin ticari potansiyelini artırarak Türk Boğazlarının önemine katkı sağlamıştır. Tüm bunlara ek olarak Kuzey Denizi'ni Karadeniz ile bağlayan Rhein-Main-Tuna Kanalı da Karadeniz'in ve Türk Boğazlarının değerini yükselten bir diğer projedir.

Boğazların sadece ekonomik açıdan önemin yanı sıra siyasi ve askeri faydaları da bulunmaktadır. Montreux Boğazlar Sözleşmesi gereğince Türkiye'nin savaş sırasındaki geçişlere ilişkin yetkileri, caydırıcı bir unsur olarak yer etmektedir. Türk Boğazlarının yakın tarihteki en önemli etkisi 1. Dünya Savaşı döneminde gerçekleşmiştir. Sözü edilen süreçte Türk Boğazlarının kapatılması, Rusya'nın savaş dışı kalmasına ve böylece Anadolu'da işgal edilen birçok alanın ciddi bir çatışma yaşanmadan geri alınmasına olanak sağlamıştır. Ayrıca bu durum, SSCB'nin kurulmasına zemin hazırladığı gibi dünya savaşının yaklaşık iki sene daha uzamasına yol açmıştır. Türk Boğazlarının Rusya'ya yönelik bu etkisi aynı zamanda Kurtuluş Savaşı'nın başarısına da zemin hazırlamıştır. Zira Rusya'da yaşanan devrimden birkaç yıl sonra Anadolu'da başlayacak Kurtuluş Savaşı'nın en büyük destekçilerinden biri, kapitalist ve emperyalist olarak tanımladığı devletlere karşı Anadolu halkına askeri teçhizat ve ekonomik yardımda bulunan SSCB olacaktır. Esasen Kurtuluş Savaşı döneminde SSCB tarafından Türkiye'ye sağlanan yardımların Türk Boğazları ile ilişkili olduğu kanaatindeyiz. Zira Türk Boğazlarının SSCB tarafından düşman olarak görülen devletlerin yönetiminde olması anılan devlet açısından istenen bir durum değildi. Zaten Türk Boğazlarında Türkiye'nin hakimiyetinin sağlanmasının ardından kısa süre sonra SSCB'nin boğazlar üzerindeki menfaatlerini genişletmeye yönelik bir politika izlemeye başladığı görülecektir. SSCB ve Türkiye arasındaki Türk Boğazları temelinde yaşanan çekişme çalışmamızın ilerleyen kısımlarında ayrıntılı olarak incelenecektir.

2. MONTREUX BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ GEREĞİNCE UYGULANACAK GEÇİŞ REJİMİ

1932'de Milletler Cemiyeti'ne katılan ve Batı ile yakınlaşan Türkiye dış siyasette etkin bir rol oynamaya başlamıştır (Bozkurt A., 2017: 14). 1933'te Avrupa'da siyasi gerginliklerin tırmanmaya başlamasıyla birlikte Türkiye değişen konjonktürü gerekçe göstererek Lozan Antlaşması'nın Türk Boğazlarına ilişkin hükümlerinin yeniden tartışılmaya açılmasını istemiştir (Atabey, 2013: 20).

Türkiye bu talebini uluslararası hukukta yer alan “*rebus sic stantibus*” (şartlar değişince kaideler değişir) ilkesine dayandırmıştır (Gürün, 2010: 148). Yapılan antlaşmalara riayet edilmesi yükümlülüğünü ifade eden “*Pacta Sunt Servanda*” (Ahde Vefa) ilkesinin istisnasını oluşturan bu ilke, antlaşmanın yapıldığı koşullarda yaşanacak esaslı değişikliklerin antlaşma koşullarında değişiklik yapılmasına olanak tanımaktadır. Gerçekten de antlaşmanın imzalandığı dönemde küresel bir silahsızlanma dönemine girilmesi hedeflenirken aksine silahlanma hızı oldukça artmıştır. Yaşanan bu gelişme Türk Boğazları ve Karadeniz açısından tehlike arz etmeye başlamıştır. Ayrıca Lozan Antlaşmasında “pek yakın bir savaş tehlikesi”ne ilişkin herhangi bir belirleme yapılmaması, Türkiye’nin değişim talebine etki eden unsurlardan biri olmuştur (Atabey, 2013: 21).

Türkiye’nin değişim talebi dünya kamuoyunda olumlu karşılanmış olup (Bilsel, 1948: 39) talebe yönelik ilk olumlu yanıt ise Lozan Antlaşmasından zaten baştan beri memnuniyetsizlik duyan SSCB’den gelmiştir. Yapılacak yeni antlaşma ile SSCB kendi lehine daha iyi koşullar elde etmeyi ümit etmekteydi (Acar, 2007: 94). Fransa da müttefiki SSCB ile ters düşmemek adına değişim teklifine karşı çıkmamıştır. Her ne kadar İtalya muhalif bir tavır sergilese de İngiltere ve diğer devletlerin de olumlu karşılaması sonucunda Montreux Boğazlar Sözleşmesi’ne giden yol açılmıştır. Her ne kadar sözleşmenin 28. maddesi gereğince sözleşme taraflarının tadil talep etme hakkı bulunsa da günümüze kadar geçen süre zarfında taraf devletlerce resmi olarak böyle bir talepte bulunulmamıştır (Şener, 2015: 329). Çalışmamızın bu kısmında gemi ve hava sefinelerine ilişkin Montreux Boğazlar Sözleşmesi’nde yer alan geçiş rejimi incelenecek olup ayrıca Boğazlar Komisyonunun akıbetine ve Türk Boğazlarının silahlandırılması meselesine de kısaca değinilecektir.

2.1 Ticaret Gemileri

Ticaret gemileri kavramı savaş gemilerini düzenleyen sözleşmenin II. kısmında zikredilmeyen tüm gemileri kapsamakta olup bu husus sözleşmenin 7. maddesinde açıkça dile getirilmiştir. Kanaatimizce kullanılan bu tabir pek tatmin edici değildir. Savaş gemisi olmayan gemilerin tanımı için ticaret gemisi tabirinin kullanılması ve sonrasında ise bu kapsama aslında savaş gemisi sayılmayan diğer gemilerin de girdiğini belirtmek yerine en baştan “Gayri Muharip Gemi (Non-Combatant)” vb. bir tabirin kullanılmasının daha uygun olacağı görüşündeyiz. Lozan Antlaşmasından farklı olarak Türkiye’nin savaş tehdidi altında bulunması halini de düzenleyen bu antlaşma ile ticaret gemilerinin geçişi dört farklı duruma göre düzenlenmiştir (Bilsel, 1948: 39). Bu haller barış hali, Türkiye’nin savaşın içerisinde bulunduğu savaş hali, Türkiye’nin savaştan taraflardan biri olmadığı savaş hali ve Türkiye’nin savaş tehlikesi altında olduğu hal şeklinde sayılmaktadır (Bilsel, 1948: 39).

Sözleşmenin 3. maddesi gereğince barış zamanlarında ticaret gemilerinin yük ve bayrağı fark etmeksizin günün her saatinde ulaşım özgürlüğünden faydalanması öngörülmüştür. Geçiş yapacak gemilerin bu geçişler öncesinde uluslararası sağlık kurallarına uygun düşecek şekilde Türk kanunları ile getirilmiş olan sağlık denetimine tabi tutulacakları hüküm altına alınmıştır. Bu geçişler için vergi

veya harç adı altında herhangi bir ücret alınmaması da bu geçişler sırasında sağlanan sağlık denetimi, fener ve şamandıra hizmeti, kurtarma hizmeti, kılavuzluk hizmeti ve yedekçilik (römorkörcülük) hizmeti için ücret talep edilebilmektedir. Ayrıca alınacak vergi ve harçların tahsilinin kolaylaştırılması gerekçe gösterilerek gemilere isimlerini, tabiiyetlerini, nereden gelip nereye gittiklerini bildirme yükümlülüğü getirilmiştir.

Savaş zamanlarında gözetilmesi gereken husus ise Türkiye'nin savaşta taraf olup olmadığı noktasındadır. Eğer ki Türkiye savaşa taraf değilse bu durumda Türk Boğazlarından geçişin barış zamanı hükümlerine göre devam edeceği 4. maddede düzenlenmiştir. Lozan Antlaşması'nın aksine Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nde Türkiye'nin tarafsız kalma yükümlülüğüne bir vurgu yapılmamıştır. Esasen buna zaten gerek de bulunmadığı kanaatindeyiz. Zira barış zamanlarında Türkiye tüm devletlerin serbest geçişine katlanması gerektiği için bu katlanma yükümlülüğüne tam uyması halinde tarafsız bir politika izlediği kabul edilebilecektir.

Türkiye'nin savaşan devlet olması halinde savaştığı devletin gemilerinin Türk Boğazlarından geçişi kesinlikle mümkün olmayacaktır. Diğer devletlerin ticaret gemilerinin düşmana yardım etmeme koşulu ile geçiş hakkı korunmasına rağmen bu geçişler gündüz vakti ve Türkiye'nin göstereceği rota takip edilerek yapılmalıdır. Bir yazar tarafından Türkiye'nin gerek "düşmana yardım etmeme" koşuluna uyulmasını teminat altına almak gerekse savaşan devlet olarak savaş hukukundan kaynaklanan hakları gereğince geçen gemilerin yüklerini denetleyebileceği ve yükümlülüğe aykırı malları zapt ve müsadere edebileceği ifade edilmektedir (Kurumahmut, 2006: 63).

Türkiye'nin kendini savaş tehlikesi altında görmesi halinde ise geçiş yapma hakkının barış zamanı hükümlerine göre kullanılabilmesi belirtilerek geçişe ilişkin sınırlandırmaların ise Türkiye'nin muharip devlet olması haline ilişkin şartlara göre şekillendiği karma bir rejim belirlenmiştir. Sözleşmenin 6. maddesi gereğince Türkiye kendini savaş tehlikesi altında görse dahi barış zamanındaki gibi bayrak ve yük fark etmeksizin her geminin geçiş hakkı korunmuştur. Ancak yapılacak geçişlerin savaş zamanındaki gibi gündüz vakti ve gösterilecek rota üzerinden yapılması gerekmektedir. Ayrıca yine ilgili madde gereğince Türkiye bu halde ücret almamak koşulu ile kılavuz hizmetini zorunlu kılacaktır.

2.2 Savaş Gemileri

Savaş gemileri Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nde altı farklı şekilde tasnif edilmiştir. Sözleşme Ek 2'de düzenlenmiş olan sınıflar; savaş hattı gemileri, uçak gemileri, hafif su üstü gemileri, denizaltılar, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemiler şeklinde sayılmıştır. Savaş gemilerine yönelik yapılan sınırlandırmalarda Türkiye'nin Türk Boğazları ve SSCB'nin Karadeniz için arzu ettiği güvenlik unsuru göz önünde bulundurulmuştur. (Bilsel, 1948: 40). Öyle ki Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin savaş gemilerinin geçişlerine yönelik sınırlamalar barındıran tek sözleşme olduğu ifade edilmektedir (Baykal, 2009: 107).

2.2.1 Barış Zamanı

Barış zamanında Türk Boğazlarından geçişler Türkiye de dahil olmak üzere Karadeniz'e kıyıdaş olan diğer devletlerin güvenliğini sağlayabilmek açısından bazı sınırlamalara ve yükümlülükler tabi tutulmuştur (Karatekin, 2006: 57). Göze çarpan ilk yükümlülük sınıfı fark etmeksizin tüm savaş gemilerinin geçişten en az 8 gün önce Türkiye'ye bildirimde bulunmasına ilişkin olup bu yükümlülük sözleşmenin 13/1 hükmünde ifade edilmiştir. Hatta Karadeniz'e sahili bulunmayan devletler için bu sürenin on beş gün olarak uygulanabilmesi ilgili hüküm gereğince mümkündür.³ Yapılacak bildirimde gemilerin isimleri, gideceği yer, tipleri, sayıları, gidiş ve dönüşteki geçiş tarihleri yer almalıdır. Geçiş yapan kuvvetlerin komutanı mahiyetindeki kuvvetin açık durumunu Türk Boğazlarının girişinde yer alan işaret istasyonuna bildirmelidir. 10. madde gereğince barış zamanında hafif su üstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemiler hangi devlete ait olursa olsun gündüz vakti ve öngörülen usul ve esaslara uygun olması kaydıyla herhangi bir vergi veya harç ödemeksizin serbestçe geçebileceklerdir.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile Türk Boğazlarını korumak adına yer verilen bir diğer hüküm de aynı anda transit geçiş yapan gemilere ilişkin getirilen sayı ve tonaj sınırlamasıdır. Bu sınırlamaya göre Türk Boğazlarından aynı anda en fazla 9 yabancı savaş gemisi geçebilecek ve her halükârda bu gemilerin toplam tonajı 15.000 tonu geçmeyecektir. Ancak Türk Boğazları içerisindeki bir limanı ziyaret eden veya geçiş sırasında yaşadığı kaza sebebiyle Türk Boğazları içerisinde onarılan gemiler bu sayıya dahil edilmeyecektir. 16. madde gereğince geçiş yapan gemiler geçiş için öngörülen süre içerisinde Türk Boğazlarından ayrılmalıdır. Bu süre şartının istisnası ise geminin hasar alması veya arıza yaşaması halleriyle sınırlıdır (Acar, 2007: 106).

Türk Boğazlarından geçişteki 15.000 ton tonaj sınırı sebebiyle bu tonajdan daha ağır bir savaş gemisinin geçiş imkânı bulunmamaktadır. Bu tonaj konusunda tek istisna Karadeniz'e kıyıdaş devletlere tanınmış olup 11. maddede bu geçiş yapacak gemilerin tek başına ve en fazla iki torpido taşımak şartıyla bu istisnadan faydalanabilecekleri hükme bağlanmıştır. O halde Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletin 15.000 tondan daha ağır bir savaş gemisini Türk Boğazlarından geçirebilmesinin imkânı bulunmamaktadır. Türkiye'ye de bu konuda bir geçiş izni verme yetkisi tanınmamıştır. Ancak yine sözleşmenin 17. maddesi ile Türkiye'nin daveti üzerine Türk Boğazlarına sayı ve tonaj sınırı gözetilmeksizin yabancı savaş gemilerinin ziyarette bulunabileceği belirtilmiştir. Ayrıca ziyaretin son bulması durumunda geçişe ilişkin gerekli şartları taşımayan savaş gemisinin geçiş yapmadan geldiği yönden geri ayrılması gerektiği hükme bağlanmıştır.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin 15. maddesinde Türk Boğazlarından transit geçiş yapan savaş gemilerinin taşıdığı hava sefinelerinin geçiş boyunca kullanımı kesin surette ve istisnasız şekilde

³ Madde 13/1; "Harb gemilerinin Boğazlardan geçmesi için Türkiye Hükümetine siyasî tarik ile bir mütekaddim ihbar vaki olmak lazımdır. Bu mütekaddim ihbarın normal müddeti sekiz gün olacaktır; ancak Karadeniz sahilidarı olmıyan Devletler için bu müddetin on beş güne iblâğı arzuya şayandır. ..."

yasaklanmıştır. Burada antlaşma metnindeki “hava sefineleri” kavramının nasıl anlaşılması gerektiği önemlidir. Zira sözleşmenin imza tarihinde helikopter tarih sahnesine yeni çıkmış bir hava taşıtı idi ve insansız hava araçları (drone) ise henüz icat edilmemişti. Montreux Boğazlar Sözleşmesi’nin Fransızca ve İngilizce metinleri incelendiğinde hava sefinesi kavramı yerine sırasıyla aéronef ve aircraft kavramlarının kullanıldığı görülmektedir (Kurumahmut, 2006: 65). Aéronef kavramı Fransızca’da “*Havada yükselabilen veya hareket edebilen herhangi bir cihaz*” şeklinde tanımlanmıştır (<https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/a%C3%A9ronef/1335>). Aircraft kavramı ise İngilizce sözlükte “*motorlu veya motorsuz, uçak veya helikopter gibi uçabilen herhangi bir araç*” şeklinde ifade edilmektedir (<https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/aircraft> - Erişim: 13.04.2023). Bu doğrultuda hava sefineleri kavramının bahsi geçen çevirilerde yer alan tanımlamalar ile benzer nitelikte değerlendirilmesi gerektiği görüşünderiz.

Türk Boğazlarından yabancı devletlerin denizaltı geçirmesi kural olarak yasaktır. Ancak Karadeniz’e kıyıdaş devletler açısından sözleşmenin 12. maddesi ile bazı istisnalar kabul edilmiştir. Bu maddeye göre denizaltı Karadeniz dışında yapılmış veya satın alınmışsa bu durumda bir defaya mahsus Türk Boğazlarından geçirilerek Karadeniz’de bulundurulabilecektir. Yine Karadeniz’de bulunan kıyıdaş devletlere ait denizaltıları onarım amacıyla Türk Boğazlarından geçme hakkına sahip olmakla birlikte bu hakkı kullanmadan önce Türkiye’yi geçiş öncesinde makul süre içerisinde haberdar etmelidir. Her iki istisnai geçiş de ancak gündüzleri yapılabilecektir. Ayrıca denizaltıların tek başına geçmeleri ve su üzerinden gitmeleri de sözleşme ile zorunlu tutulmuştur.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile kıyıdaş olmayan devletlerin Karadeniz’de bulundurabileceği toplam tonaj miktarı 30.000 tondur. Karadeniz’deki en güçlü kıyıdaş devlet filosu sözleşme imza tarihinden itibaren 10.000 tondan fazla gelişme gösterirse, getirilen tonaj sınırlaması da bu gelişmeye paralel olarak ve en fazla 45.000 tona kadar artacaktır. Lozan Antlaşması’nda yer almayan bu toplam tonaj sınırı şartı, Karadeniz’in güvenliği açısından daha yerinde bir hüküm olmuştur. Ayrıca her devlet bu toplam tonaj sınırının en fazla 2/3’ünü tek başına doldurabilecektir (Bilsel, 1948: 40). Karadeniz’e kıyıdaş olmayan devletler tarafından gönderilecek insancıl amaçlı deniz kuvvetleri için ise ayrı bir tonaj sınırı belirlenmiş olup bu miktar 8.000 tondur (Kurumahmut, 2006: 70).

Karadeniz’e giren kıyıdaş olmayan devletlere ait savaş gemileri her halükârda en fazla yirmi bir günlüğüne Karadeniz’de kalma hakkına sahiptir (Bilsel, 1948: 40). Bu sürenin uzatılması hiçbir şekilde mümkün olmayıp ilgili savaş gemisinin Karadeniz’den ayrılması gerekmektedir.

2.2.2 Türkiye’nin Taraf Olmadığı Savaş Zamanı

Türkiye savaşa dahil değilse bu durumda Türk Boğazlarından geçiş rejimi barış zamanları koşullarına tabiidir. Yani barış zamanında öngörülen sınırlandırmalara uygun şekilde savaş gemilerinin geçişi serbesttir. Lozan Antlaşması’nın aksine Montreux Boğazlar Sözleşmesi’nin 19. maddesi ile Türkiye savaşan devlet olmasa dahi savaşta diğer devletlerin Türk Boğazlarını

kullanması önlenmiştir. Bu hükmün tek istisnası savaşı devleti bağlama limanına dönmek amacıyla geçmek istemesidir. Öngörölmüş olan bu hüküm Karadeniz'in bir barış denizi olmasına büyük hizmet etmekte ve Türk Boğazları yakınında bir deniz çatışmasının gerçekleşme riskini azaltmaktadır. Yine aynı maddede savaşı devlete Milletler Cemiyeti açısından yapılan ve Türkiye'yi bağlayıcı nitelik arz eden yardımların ise bu geçiş yasağından etkilenmeyeceği hüküm altına alınmıştır. Ayrıca savaşı devletlere ait savaş gemilerinin bağlama limanına dönmek amacıyla gerçekleştirdikleri bu istisnai geçişleri sırasında herhangi bir düşmanca harekette bulunmaları da yasaklanmıştır.

2.2.3 Türkiye'nin Savaşı Devlet Olması

Lozan Antlaşması'nın aksine Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin 20. maddesi uyarınca Türkiye'nin savaşı devlet olması durumunda savaş gemilerinin geçişi konusunda Türk Boğazları üzerinde Türkiye'nin mutlak egemenliği kabul edilmiştir. Mevcut hüküm geçişleri tamamen Türkiye'nin inisiyatifine bırakarak Türkiye'ye ciddi bir avantaj sağlamaktadır. Örneğin bu inisiyatif sayesinde Türkiye'nin Karadeniz'e kıyıdaş bir devlet ile savaşı halinde Karadeniz'e kıyıdaş olmayan Türkiye'ye müttefik bir devletin savaş gemileri Karadeniz'de varlık gösterebilecektir. Fakat Karadeniz'e kıyıdaş olan ve Türkiye ile savaşı devletin müttefikleri Türkiye ile savaş halinde bulunmamasına rağmen caydırıcılık için dahi savaş gemilerini Karadeniz'e geçiremeyecektir. Yine aynı şekilde Akdeniz'de yaşanacak bir savaş halinde Karadeniz'e kıyıdaş olan devletlerin savaş gemileri ancak Türkiye isterse Karadeniz'den Akdeniz'e geçerek varlık gösterebilecektir. Türkiye'nin 20. madde ile elde ettiği avantaj, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin diplomatik bir zafer olarak nitelendirilebilmesini mümkün kılan en büyük etkenlerinden biridir.

2.2.4 Türkiye'ye Yönelik Pek Yakın Bir Savaş Tehdidi Bulunması

Türkiye'ye yönelik pek yakın bir savaş tehdidi bulunması hali Lozan Antlaşmasında yer almamakta olup ilk kez Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile düzenlenmiştir. Bu yeni hal uyarınca Türkiye savaşı devlet iken yararlanabileceği hükümlerden savaşı devlet değilken de yararlanma imkânı elde etmiştir. Böylece Türkiye'nin savaş gemilerinin geçişine ilişkin mutlak bir yetkisinden bahsedilebilecektir. Bunun tek istisnası savaş gemilerinin bağlama limanlarına gitmek amacıyla geçiş izni istemesi olsa da Türkiye'nin savaş tehdidi altında hissetmesine sebep olan ülke gemileri bu istisnadan faydalanamayacaktır. Örneğin Karadeniz'e kıyıdaş olan ve Türkiye'nin tehdit altında hissetmesine neden olan devlet, kendisini savunabilmek için dahi bu gemileri Karadeniz'e getiremeyecektir. Bu durum Türkiye'nin Karadeniz kıyıları üzerindeki tehdidi azalttığı gibi kendisine tehdit olarak gördüğü devletin Karadeniz'deki kıyılarını da daha savunmasız hale getirebilecektir. Ayrıca yine bu hüküm gereğince Türk Boğazlarından geçerek Türkiye aleyhine caydırıcı bir kuvvetin bölgede varlık göstermesi engellenmekte ve Türkiye'nin müttefiklerinin, Türkiye lehine bölgeye caydırıcı kuvvet gönderebilmesinin önü açılmaktadır. Türkiye'nin bu husustaki takdir yetkisinin kötüye kullanımını önlemek adına Türkiye tarafından alınacak tedbirlere Milletler Cemiyeti

Konseyi'nin 2/3 çoğunlukla alacağı bir karar ile karşı çıkabileceği hükmüne yer vermiştir. Her ne kadar bu hüküm Türkiye'nin egemenliğine bir ölçüde gölge düşürse de aranan çoğunluğun 2/3 oranında olması böyle bir karar için gereken oy sayısının sağlanabilme olasılığını azaltmaktadır. Milletler Cemiyeti'nin 1946'da feshedilmiş olması sebebiyle günümüzde bu hükümlerin anlamını yitirdiği ifade edilmektedir (Kurumahmut, 2006: 78-79). Birleşmiş Milletler'in Milletler Cemiyeti'nin devamı niteliğinde olmaması ve aralarında organik bir bağın mevcut olmaması sebebiyle bu yetkinin re'sen Birleşmiş Milletler'e geçmesi gibi bir hususun söz konusu olamayacağı dile getirilmektedir (Kurumahmut, 2006: 78-79).

2.3 Yardımcı Gemiler

2. Ekin B/6 maddesi gereğince yardımcı gemiler, askeri donanmaya bağlı olup standart mâimahreci (su taşıması) 100 tondan fazla olan, genellikle donanma hizmetinden ya da asker taşıma yahut savaşan gemilerin kullanıldıkları hizmetten başka herhangi bir hizmette kullanılan, savaşmak amacıyla yapılmamış olan gemilerdir.

Sivil olup olmadığı fark etmeden yakıt taşıma amaçlı kullanılan yardımcı gemiler tonaj ve ön bildirim şartına tabi tutulmaksızın Türk Boğazlarından geçiş yapabileceklerdir. Ancak bu iki şart haricinde savaş gemilerine ilişkin kurallar yardımcı gemiler açısından da geçerlidir. Bu gemilerde kullanılan askeri teçhizat açısından bir sınır getirilmiş ve bu sınırı aşan gemilerin savaş gemisi hükümlerine tabi tutulacağı ifade edilmiştir. Getirilen bu sınır yüzen hedeflere karşı en çok 105 milimetre çapında iki toptan ve hava hedeflerine karşı en çok 75 milimetre çapında ikişer silahtan ibarettir.

2.4 Hafif Su Üstü Gemileri ve Küçük Savaş Gemileri

Hafif su üstü gemileri Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin 2. Ekinde tanımlanmaktadır. Bu tanım gereğince eğer ki bir gemi küçük savaş gemisi ya da yardımcı gemi statülerine girmiyorsa, standart mâimahreci (su taşıması) 10.000 tonu geçmemek kaydıyla, 100 tonun üzerindeyse ve taşıdığı toplun çapı 203 milimetre çapından fazla değilse sözleşme gereğince hafif su üstü gemisi olarak kabul edilecektir.

Sözleşmenin 2. Eki uyarınca yardımcı gemi statüsünde olmayan, standart mâimahreci (su taşıması) 2.000 tonu geçmemek kaydıyla, 100 tondan büyük olan su üstü gemiler belli şartları sağlaması kaydıyla küçük savaş gemisi olarak kabul edilecektir. Bu şartlar geminin en fazla 155 milimetre çapında bir topa sahip olması, torpil atmak için yapılmış ya da donatılmış olması ve 20 milden fazla hız sağlamak üzere yapılmış olmasıdır.

10. madde gereğince hafif su üstü gemileri ve küçük savaş gemileri Türk Boğazlarından geçiş öncesinde bildirim şartını yerine getirilir ve mevcut deniz kuvvetine dair bilgilendirme işaret

istasyonuna iletilirse gemilerin tonajı önemsenmeksizin gündüz vakitleri ücretsiz bir şekilde geçiş yapabilmeleri mümkündür.

2.5 Hava Sefineleri

Ön bildirimde bulunmak kaydıyla sivil hava sefineleri, Türkiye tarafından geçişe ayrılmış olan hava yollarını kullanarak gösterilen rota üzerinden Karadeniz ve Akdeniz arasında geçiş sağlayabilecektir. Bunun için sivil hava sefinelerinin tarifersiz uçuşlarda 3 gün öncesinden tarifeli uçuşlarda ise geçiş tarihlerini belirten genel bir ön bildirimde bulunmaları gerekmektedir (Kurumahmut, 2006: 79). Ayrıca yürürlükteki hava ulaşımına ilişkin kurallar uyarınca geçiş hakkı bulunan hava ulaşım araçlarına gerekli kolaylığın gösterilmesi gerektiği de sözleşmenin 23. maddesinde ifade edilmiştir.⁴ Sözleşmede yalnızca sivil hava sefineleri açısından bir belirleme yapıldığı görülmektedir. Bu kapsamda askeri nitelikteki hava sefinelerinin geçişine yönelik düzenleme yapma yetkisinin Türkiye'ye bırakıldığı ifade edilebilecektir (Kurumahmut, 2006: 80).

2.6 Boğazlar Komisyonu

Lozan Antlaşması ile getirilen Boğazlar Komisyonu Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile kaldırılmış olup tüm yetkileri sözleşmenin m. 24/1 hükmüyle Türkiye'ye devredilmiştir. Aynı zamanda geçişe ilişkin gerekli yönetim ve bildirimlerin yapılması da Türkiye'ye bırakılmıştır. Bu doğrultuda Türkiye'ye yapılan geçişleri düzenlemek ve bu geçişlere ilişkin yıllık raporlar hazırlamak gibi sorumluluklar da artık Türkiye'nin yetki alanındadır (Güneş, 2007: 234). Komisyonun kaldırılmasının bir sonucu olarak Türkiye tarafından Türk Boğazlarında yeniden hakimiyet sağlanmıştır.

2.7 Boğazların Silahlandırılması

Düzenlenen protokolün 1. maddesinde *“Türkiye, işbu Sözleşmenin Başlangıç (Préambule) Kesiminde tanımlandığı biçimde Boğazlar bölgesini hemen yeniden askerleştirebilecektir.”* hükmü yer almaktadır. Bu protokolün imzalanmasından kısa bir süre sonrasında Türk Boğazları yeniden silahlandırılmıştır (Acar, 2007: 112). Böylece Türkiye ve Türk Boğazlarının güvenliğinin gerçek anlamda sağlanabilmesi mümkün olmuştur.

⁴ Madde 23: *“Sivil uçakların Akdeniz ile Karadeniz arasında geçişini sağlamak amacıyla, Türk Hükümeti, Boğazların yasak bölgeleri dışında, bu geçişe ayrılmış hava yollarını gösterecektir; sivil uçaklar, Türk Hükümetine, ara sıra (tarifersiz) yapılan uçuşlar için üç gün öncesinden bir ön-bildirim ile, düzenli (tarifeli) servis uçuşları için geçiş tarihlerini belirten genel bir ön-bildirimde bulunarak, bu yolları kullanabileceklerdir. Öte yandan, Boğazların yeniden askerleştirilmiş olmasına bakılmaksızın, Türk Hükümeti, yine de Türkiye'de yürürlükte olan hava ulaşımı yönetim kuralları uyarınca, Avrupa ile Asya arasında Türk ülkesi üzerinden uçmalarına izin verilmiş olan sivil uçaklara, tam bir güvenlik içinde geçmeleri için gerekli kolaylıkları sağlayacaktır. Bir uçuş izninin verilmiş olduğu durumlarda, Boğazlar bölgesinde izlenecek yol belirli dönemlerde gösterilecektir.”*

3. MONTREUX SONRASI TÜRK-RUS İLİŞKİLERİ VE GÜNÜMÜZDE TÜRK BOĞAZLARI

3.1 Montreux Müzakereleri

Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne giden süreçte Türkiye'yi destekleyen SSCB'nin Dışişleri Komiseri Maksim Litvinov sözleşmenin imzalandığı gün antlaşmadan duyduğu memnuniyeti "*Bana öyle geliyor ki konferansa bütün katılanlar buradan memnun gideceklerdir ve memnun olmayan bulunmayacaktır.*" şeklinde dile getirmiştir (Bilsel, 1948: 24). Zira Fransa ve Romanya'dan destek gören SSCB, müzakerelerde istediği hemen hemen her şeyi elde edebilmişti (Gürün, 2010: 150-152).

Sözleşme maddeleri belirlenirken Müzakerelerin zorlu geçtiği ve Türk üyeler ile Sovyet üyeler arasında kimi zaman karşılıklı tartışmalar yaşandığı ifade edilmektedir (Gürün, 2010: 150). Hatta anlaşma sonrasında SSCB'de çıkan bir gazetede Türkiye'nin konferans sırasında SSCB'ye tavrının dostane olmadığı iddia edilerek konuya ilişkin Türkiye hakkında eleştirilerde bulunulmuştur (Kara, 2017: 119). Konuya ilişkin bir değerlendirme yapıldığında Montreux müzakereleri sırasında Türk-Sovyet ilişkilerinin zedelendiği ifade edilebilir (Gürün, 2010: 151).

3.2.2. Dünya Savaşı Döneminde Türkiye ve SSCB

1939'da Almanya ve İtalya'nın diğer ülkelere karşı saldırgan bir tutum ile hareket etmesi Türkiye ve İngiltere'nin yakınlaşmasıyla sonuçlanmıştır (Kara, 2017: 120). Hatay Sorunu'nun çözülmesi ve uluslararası alandaki yaşanan gergin ortam Fransa ve Türkiye arasında yakın ilişkiler kurulmasına sebep oldu (Gürün, 2010: 169). Türkiye'nin İngiltere ve Fransa ile olan ilişkilerinin gelişmesi bu devletlerin ilerleyen süreçte ortak hareket edebilmeleri açısından zemin hazırlamıştır.

1939'da Türkiye ile SSCB arasında Moskova'da gerçekleştirilen ikili görüşmelerde Türk tarafı soğuk karşılanmıştır (Kara, 2017: 121). Görüşmeler esnasında SSCB tarafından Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nde değişiklik yapılması teklifinde bulunulmuş ve Türk Boğazlarının ortak savunulabilmesi adına SSCB'ye üs verilmesi talep edilmiştir (Duman, 2017: 423). Ayrıca Türkiye'nin İngiltere ve Fransa ile olan ilişkilerini gözden geçirmesi de talepler arasında yer almaktaydı (Kara, 2017: 121-122). SSCB'nin Türk Boğazlarını ortak savunma konusu Montreux Boğazlar Sözleşmesi müzakereleri sırasında da gündeme gelmişti. Müzakerelerin devam ettiği dönemde de SSCB Dışişleri Komiseri Maksim Litvinov tarafından Türk Dışişleri Bakanı Tefik Rüştü Aras'a bu konudan bahsedilmiş ancak bu fikre sıcak bakılmadığının anlaşılması üzerine konu kapatılmıştır (Gedikli Berber, 2013: 263) Şimdi ise hem bu konu tekrar daha güçlü bir şekilde gündeme getirilmekte hem de Türkiye'ye baskı uygulanarak Avrupa devletlerinden uzaklaştırılması ve SSCB'ye tabi kılınması hedeflenmekteydi (Gedikli Berber, 2013: 278).

SSCB tarafından yapılan bu teklifler Türkiye tarafından reddedilmiştir. Görüşmelerin sonlanması akabinde ise Türkiye Dışişleri Bakanı Saraçoğlu Türkiye'nin güvenliğini SSCB'ye karşı

teminat altına almak maksadıyla Türkiye'ye dönmeden önce İngiltere'nin ve Fransa'nın büyükelçileri ile üçlü ittifak antlaşması imzalamıştır (Gedikli Berber, 2013: 278).

SSCB'nin Türk Boğazlarında üs talebi, 1940'ta SSCB tarafından Almanya'ya sunulan istekler yoluyla tekrar gündeme getirilmesine rağmen Almanya tarafında bu istek kabul görmemiştir (Duman, 2017: 423). Aynı dönemde SSCB Türkiye'ye karşı Bulgaristan ile ortak bir tutumun sağlanması için çaba göstermekteydi. Öyle ki o dönem SSCB Bulgaristan'ın Türkiye'ye yönelik toprak taleplerini desteklediklerini belirterek birlikte hareket etmek istemişse de yapılan teklif Bulgaristan tarafından reddedilmiştir (Kara, 2017: 123-124).

1941'de SSCB ile Almanya arasında yaşanan gerginlik Türkiye açısından rahatlatıcı bir gelişme olmuştur. Zira 1939'da Polonya'nın Almanya ve SSCB tarafından kısa sürede işgal edilerek paylaşılması Türkiye'yi tedirgin etmişti. Polonya ile aynı kaderi yaşamaktan endişe eden Türkiye açısından kendisine tehdit oluşturan iki süper gücün arasındaki işbirliğinin tersine bir hal alması Türkiye'nin bu ülkeler ile olan ilişkilerindeki tansiyonun düşmesini sağlamıştır. Nitekim 25 Mart 1941'de SSCB ile imzalanan Türk-Sovyet Saldırmazlık Deklarasyonu ve 18 Haziran 1941'de Almanya ile imzalanan Saldırmazlık Antlaşması (Kara, 2017: 124) düşen gerilimin somut örneklerini oluşturmaktadır.

1941'de SSCB ile Almanya arasında savaş başlamasının ardından SSCB'nin Türkiye'ye yönelik tavrı daha ılımlı bir hale gelmiştir (Kara, 2017: 119). Öyle ki SSCB, 1941 yılının Ağustos ayında İngiltere ile birlikte Türkiye'ye nota vererek Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne sadık olunduğunu, boğazlar ile ilgili herhangi bir hak taleplerinin bulunmadığını ve Türkiye Cumhuriyeti'nin toprak bütünlüğüne saygı duyulacağını ifade etmişlerdir (Duman, 2017: 423). SSCB'nin değişen bu politikasında Türkiye'nin Almanya ile işbirliğine gitmesinden endişe duymasının etkili olduğu dile getirilmektedir (Okçu, 1953: 191). Ancak 2. Dünya Savaşı'na Amerika Birleşik Devletleri'nin (ABD) dahil olmasıyla birlikte savaşta avantaj elde etmeye başlayan SSCB, Türk Boğazlarına yönelik taleplerini tekrar gündeme getirmeye başlamıştır (Duman, 2017: 423).

2. Dünya Savaşı'nın başlarında Türkiye tarafından yürütülen tarafsızlık politikası SSCB tarafından memnuniyetle karşılanmaktadır (Okçu, 1953: 191). Ancak savaşın sonlarına doğru SSCB lideri Josef Stalin Türkiye'nin yürüttüğü tarafsızlık politikasının Almanya'nın lehine bir durumun oluşmasına sebebiyet verdiğini öne sürmüştü (Kara, 2017: 125) ve Almanya'ya yönelik yürütülen mücadeleye Türkiye'nin somut katkılarda bulunmasını istemiştir. 1944 itibariyle Türkiye'nin Almanlara krom satışının durdurulması, Alman gemilerinin boğazlardan geçişinin menedilmesi gibi bir takım tedbirlere başvurduğu ve nihayetinde Almanya ile diplomatik ve ekonomik ilişkileri tamamen kestiği görülmektedir. (Kara, 2017: 125).

1945'te SSCB, Türkiye ile imzalamış olduğu dostluk antlaşmasının yaşanan gelişmeler ışığında güncellenmesi gerektiğini ifade etmiştir. SSCB, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nde değişiklik

yapılması ve Türk Boğazlarında kendisine askeri üs kurma hakkı verilmesi hususlarını da içeren çeşitli isteklerde bulunmuş ancak bu istekler Türkiye tarafından reddedilmiştir (Duman, 2017: 424).

3.3 Dünya Savaşı Sonrası Türk-Rus İlişkileri

2. Dünya Savaşı'nın kazanılması ile birlikte SSCB Türkiye'ye yönelik adeta bir sinir harbi başlatmıştır. (Bilsel, 1948: 42). Zira Türkiye'nin savaş halinde ve savaş tehlikesi halinde Türk Boğazlarından geçişi engellemeye yönelik yetkilere sahip olması SSCB lideri Stalin'de rahatsızlık uyandırmakta ve Türk Boğazlarından serbest geçiş hakkı istemektedirler (Kara, 2017: 125). SSCB Türkiye'yi ve Türk Boğazlarını sıcak denizlere inme politikalarının önünde bir engel olarak görmekteydi (Güney, 2017: 190). Türkiye ve SSCB arasında imzalanmış olan 1925 tarihli Sovyet-Türk Dostluk Antlaşması SSCB tarafından tek taraflı feshedilmiş ve Sovyet Dışişleri Komiseri Vyacheslav Molotov, yeni bir antlaşma yapılmadan önce iki ülke arasındaki tartışmalı tüm hususların giderilmesi gerektiğini belirtmiştir (Kara, 2017: 126). SSCB'nin Türkiye'ye yönelik istekleri 1921'de Bolşevik Rusya ile yapılan antlaşmanın "düzeltilmesi" adı altında toprak talebi, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin yenilenmesi ve Türk Boğazları üzerinde SSCB'ye üs bulundurma hakkı verilmesi şeklindeydi (Kara, 2017: 126). Türkiye bu şartlar altında bir dostluk antlaşmasının mümkün olmadığını SSCB'ye iletmiştir.

1945 tarihli Postdam Konferansı'nda SSCB Boğazlar konusunu gündeme getirerek Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile tesis edilen düzenin zamanın şartları ile uyuşmadığını öne sürmek suretiyle Türk Boğazları açısından yeni bir rejimin tesisinin tartışılması gerektiği teklifinde bulunmuştur (Bilsel, 1948: 42). ABD ve İngiltere sözleşmede değişiklik yapılmasına rıza göstermişlerdir (Bilsel, 1948: 45). Esasen Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nde değişiklik yapılmasına Türkiye karşı olmamakla birlikte yapılacak değişikliğin mahiyeti konusunda SSCB ile fikir ayrılığı içerisindeydi. Zira her ne kadar Türkiye mevcut rejimin revize edilerek yeni şartlara uyarlanmasını kabul etmiş olsa da (Bilsel, 1948: 45) SSCB tarafından istenen değişiklikler yalnızca uyarlamadan ibaret olmamıştır.

SSCB, Ağustos 1946'da Türkiye'ye verdiği nota ile Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nde yapılacak bir değişikliğin 5 temel maddeyi barındırması gerektiğini öne sürmüştür. Bu maddeler "1) Boğazların tüm ülkelerin ticaret gemilerine açık olması, 2) Karadeniz devletlerinin savaş gemilerine boğazların açık olması, 3) Karadeniz'de kıyası olmayan devletlerin özel olarak izin verilmedikçe boğazlardan geçememesi, 4) Boğazların statüsünün Karadeniz devletleri tarafından tespit edilmesi ve 5) Boğazların savunmasının Türkiye ve SSCB tarafından müştereken yapılması" şeklindedir (Akşam, 14 Ağustos 1946). Türkiye, diğer devletlerin menfaatlerini ihmal eden ve Türk Boğazlarının güvenliğini sağlamak adı altında kendi güvenliğini tehlikeye atan bu şartları reddetmeden önce ABD ve İngiltere'nin görüşlerini almış ve bu konuda söz konusu devletlerden destek görmüştür (Bilsel, 1948: 46; Gedikli Berber, 2013: 286). SSCB 1946 yılının Eylül ayında verdiği ikinci bir nota ile tekliflerini yinelese de Türkiye tarafından verilen cevap öncekine benzer doğrultuda olmuştur.

Gerçekten de o dönem incelendiğinde, SSCB'nin Karadeniz devletleri üzerindeki etkisi hesaba katılacak olursa, Türk Boğazlarına ilişkin hükümlerin Karadeniz devletleri tarafından düzenlenmesinin kabul edilmesi Türkiye'nin kendini SSCB tarafından domine edilen bir düzenleme komisyonunun içerisinde bulması anlamına gelebilecekti. Ayrıca o dönem Türkiye'ye tehdit oluşturan bir devletin, Türkiye açısından stratejik önem taşıyan Türk Boğazlarında askeri varlık buldurmasına yönelik bir talebi kabul edilemez nitelikteydi.

Türkiye tarafından gönderilen ikinci cevap sonrasında SSCB yeni bir nota göndermemiş ve böylelikle Türk Boğazları meselesi bir süreliğine rafa kaldırılmıştır (Köse, 2019: 1144). Yaşanan sürecin ardından 1947-1951 yıllarının Türkiye-SSCB ilişkileri açısından durgun bir şekilde geçtiği ifade edilebilir (Kara, 2017: 130). Yine de SSCB tarafından Türkiye'ye yöneltilen talepler Türkiye'nin NATO ile yakınlaşmasında rol oynamıştır (Güney, 2017: 191). 1949'da SSCB'nin nükleer silaha sahip olduğunu ilan etmesinin Türkiye'nin NATO üyesi olmaya ilişkin ilgisini artırdığı kanaati mevcuttur (Güney, 2017: 191). 1951'de Türkiye'nin NATO üyesi olması SSCB kanadında rahatsızlık uyandırmış ve konuya ilişkin olarak SSCB Türkiye'ye nota vererek bu rahatsızlığını ifade etmiştir (Güney, 2017: 191).

1953'te SSCB lideri Stalin'in ölümü Türkiye-SSCB ilişkileri açısından yeni bir dönemin başlangıcı olmuştur. 1953'te verdiği nota ile SSCB, Türkiye ile olan ilişkilerini geliştirmek arzusunda olduğunu ve Türk Boğazlarına ilişkin taleplerini gözden geçirecekleri ifade etmiştir (Duman, 2017: 426). Türkiye'nin de ılımlı şekilde cevap vermesiyle birlikte iki devlet arasındaki tansiyon düşmeye başlamıştır.

1953 sonrası dönemde Türkiye-SSCB arasındaki ilişkiler kapsamında Türk Boğazları önemli bir sorun olmaktan çıkmasına rağmen dönem dönem iki devlet arasında geçişlere ilişkin olarak çeşitli anlaşmazlıklar yaşanmaya devam etmektedir (Duman, 2017: 426). Bu anlaşmazlıkların temelinde ise boğazlardan geçen yüksek tonaja sahip petrol gemilerinin Türkiye açısından oluşturduğu risk yer almaktadır.

3.4 Soğuk Savaş Sonrası Dönemde Türk Boğazları

Türk Boğazlarındaki riskin ve yoğunluğun hafifletilmesine yönelik olarak 1994'te "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü" yürürlüğe girmiştir. Düzenlenen tüzükte tehlikeli yük taşıyan büyük gemilerin geçişleri esnasında boğaz trafiğinin kapatılacağına (madde 42 ve 52), akıntı ve görüş mesafesinin düşmesi hallerinde geçişin sınırlandırılacağı ve kapatılabileceğine (madde 40-41 ve madde 50-51) yönelik hükümlere yer verilmiştir. Rusya Federasyonu çıkarılan tüzük ile Türk Boğazlarından geçişin sınırlandırıldığını ileri sürerek kıyıdaş devletler ile düzenlenecek bir konferansta tüzüğün ele alınmasını önermişse de Türkiye verdiği cevapta tüzüğün Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne aykırı olmadığını belirtmiştir (Gedikli Berber, 2013: 290). Rusya Federasyonu'nun Türkiye ile diplomatik temaslarına müteakip yapılan çalışmalar neticesinde (Gedikli Berber, 2013:

290) 1998’de “Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü” isminde yeni bir düzenleme yürürlüğe sokulmuştur.

3.5 Günümüzde Türk Boğazları

1991’de SSCB’nin dağılmasıyla birlikte ortaya çıkan yeni devletlerin ticaret faaliyetleri açısından da Türk Boğazları önem taşımaktadır. Gerek kıyı devletlerin Karadeniz’deki faaliyetleri gerekse ticaret faaliyetlerinde kıyısı olmamasına rağmen açık denizlere ulaşmak için Karadeniz’i kullanan Ermenistan ve Azerbaycan gibi devletlerin varlığı Türk Boğazlarının kapasitesini ve önemini artıran unsurlardır (Gedikli Berber, 2013: 289). Bu kapasite ve önem artışında bölge devletlerinin dünya devletlerine petrol ve doğalgaz sevkiyatı açısından Türk Boğazlarını kullanmalarının da rolü bulunmaktadır.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile düzenlenmiş olan hükümler 85 yıldır titizlikle uygulanmış ve Türkiye bu antlaşmaya sadakat ile bağlı kalmıştır. Ancak geçen yıllar içerisinde boğaz trafiğinde yaşanan artış, İstanbul Boğazı açısından bazı tedbirlerin alınmasını zorunlu hale getirmeye başlamıştır. Türkiye’nin en fazla nüfusa sahip ilinde bulunan İstanbul Boğazı’nın çevresindeki yapıların değeri yüksek düzeyde seyretmektedir. Aynı zamanda İstanbul Boğazı uluslararası taşıma yapılan en dar uluslararası boğaz olma unvanına sahiptir. Türk Boğazlarındaki keskin virajlar, kuvvetli akıntılar ve değişiklik gösteren hava koşulları güvenli bir geçişin sağlanmasını güçleştirmekte ve Türk Boğazlarını deniz ulaşımı açısından en tehlikeli su yollarından biri haline getirmektedir (Dışişleri Bakanlığı, <https://www.mfa.gov.tr/turk-bogazlari.tr.mfa>). Sayısal veriler incelendiğinde İstanbul Boğazı’nda kaza yapan gemilerin %62’sinin dolu olduğu ve bu dolu gemilerin %40’ının tehlikeli madde taşıdığını tespit edilmiştir (Ergün, 2022: 289).

Montreux Boğazlar Sözleşmesi’nin imzalandığı dönemde her ne kadar yakıt taşıyan gemiler açısından bir tonaj sınırı belirlenmemiş olsa da zaman içerisinde gemilerin taşıma kapasitesindeki ciddi artışlar, İstanbul Boğazı’ndan geçişin gittikçe daha tehlikeli bir hal almasına sebep olmuştur. Öyle ki boğazda yaşanacak bir patlama, Türkiye açısından telafisi mümkün olmayan sonuçlara meydan verebilir. Yaşanacak zarar neticesinde Türkiye’nin uluslararası alanda bu kaybını ne oranda telafi edebileceği ise meçhuldür. Bir günde İstanbul Boğazı’ndan geçen yaklaşık 150 geminin ortalama 23 tanesinin tehlikeli madde taşıdığına ilişkin tespitler (Ergün, 2022: 296) alınan riskin boyutunu gözler önüne sermektedir. Montreux Boğazlar Sözleşmesi gereğince tehlikeli madde taşıyan gemilerin geçişinden herhangi bir ücret alınması mümkün değildir. Ancak diğer ülkelerin gemileri Türk Boğazlarından ücretsiz olarak geçerek ekonomik menfaat elde ederken Türkiye’nin ise aksine bu geçişler sırasında çeşitli riskler ile karşı karşıya kalmasının hakkaniyete uygun olmadığı kanaatindeyiz. Sözleşmede en azından tehlikeli madde taşıyan gemilerin geçişlerinin sigorta ettirilmesine yönelik bir hükme yer verilmiş olsaydı ortaya çıkacak rejimin Türkiye’nin ulusal çıkarları açısından daha uygun olacağı değerlendirilmektedir.

Bakü-Tiflis-Ceyhan, Türk Akımı ve Mavi Akım gibi boru hattı projeleri ise Türk Boğazları üzerindeki yükün hafifletilmesi bakımından önem arz eden adımlar olduğu kanaatindeyiz. Tehlikeli madde geçişlerinin tanker vasıtası ile yapılmasından ziyade tamamen boru hatları ile yapılarak Boğazlar üzerindeki bu tehlikenin zamanla sona erdirilmesi gerektiğini savunmaktayız. Türk Boğazları üzerindeki yoğunluğun azaltılması herhangi bir afetin yaşanmasının önüne geçilmesine hizmet edeceği gibi yoğunluk sebebiyle meydana gelen deniz ve hava kirliliğiyle mücadeleyi de kolaylaştıracaktır.

SONUÇ

İki denizi birbirine bağlayan doğal ve dar su yolları boğaz olarak nitelendirilmektedir. Karadeniz ve Akdeniz olmak üzere iki açık denizin birbirine bağlayan ve uluslararası taşımada kullanılan Türk Boğazları uluslararası boğaz statüsündedir. Türk Boğazlarından geçiş rejimi özel olarak Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile düzenlenmiştir. 1930'lu yıllarda dönemin siyasi gerginliğini iyi değerlendiren Türkiye, Türk Boğazlarına yönelik egemenlik hakkını sınırlayıcı hükümleri yüksek oranda kaldırarak gerçekten de diplomatik zafer olarak nitelendirilebilecek bir başarıya imza atmıştır. Montreux Boğazlar Sözleşmesi sayesinde Türk Boğazlarında Türkiye'nin egemenliği pekiştirilmiştir. Aynı zamanda Türkiye'nin ve Türk Boğazlarının güvenliğini artıracak hükümler getirilmiştir.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nde ticaret gemileri için serbest geçiş ilkesi benimsenmiş olup bu kapsamda gece ve gündüz fark etmeksizin Türk Boğazlarından ücretsiz olarak geçmeleri mümkündür. Türkiye'nin Türk Boğazlarına ve SSCB'nin de Karadeniz'e ilişkin güvenlik endişeleri savaş gemilerinin geçişine ilişkin hükümlerin çeşitli sınırlandırmaları barındırmasında etkili olmuştur. Montreux Sözleşmesinin imzalanmasından SSCB Türk Boğazlarındaki etkisini artırmayı öncelikli stratejik hedeflerinden biri haline getirmiştir. Bu doğrultuda Türk Boğazlarına ilişkin taleplerini kabul ettirebilmek amacıyla yoğun bir diplomatik çaba sarf etmiştir. Kimi zaman ise bu taleplerini dayatmaktan çekinmemiştir. SSCB'nin emperyalist hedeflerinden rahatsızlık duyan ABD ve İngiltere Türk Boğazlarına ilişkin yaşanan anlaşmazlıkta Türkiye'nin yanında yer almışlardır. Türkiye'nin konuya ilişkin kararlı tutumu bir süre sonra SSCB'nin bu taleplerini dile getirilmemeye başlamış ve en sonunda SSCB'nin taleplerinden feragat etmesi ile sonuçlanmıştır. Türkiye'nin NATO'ya girmesi ise Türk Boğazları üzerindeki SSCB tehlikesini daha da azalmıştır. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalanmasından itibaren süreç içerisinde ticaret gemilerinin kapasitelerinin yükselmesi ve Türk Boğazlarındaki yoğunluğun fazlalaşması, Türk Boğazları açısından yeni bir tehdidin ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Günümüzde Türk Boğazlarından geçen tehlikeli madde miktarı yaşanacak bir kazanın Türkiye açısından bir felaket ile sonuçlanmasına sebep olabilecek boyutlardadır. Her ne kadar kurulan boru hatları ile bu miktar bir nebze azaltılmış olsa da halen Türk Boğazları açısından risk devam etmektedir. Türk Boğazlarından geçişe ilişkin riskler özellikle İstanbul Boğazı'ndan gerçekleştirilen geçişlerde yoğunlaşmaktadır. Zira İstanbul Boğazı uluslararası ulaşımda kullanılan en dar su yolu olma özelliğine sahip olup aynı zamanda keskin virajlara sahip olması onu en tehlikeli su yollarından biri yapmaktadır. Tehlikeli madde taşıyan gemilerin taşımakta olduğu madde miktarı ve İstanbul

Boğazı'nın geçişler açısından tehlikeli arz eden yapısı buradan yapılacak geçişlere ilişkin risklerin artmasına neden olmaktadır. Özellikle İstanbul Boğazı çevresinde yaşayan nüfus miktarı ve İstanbul'un Türkiye ekonomisindeki yeri hesaba katılırsa yaşanacak bir kazanın Türkiye açısından sonuçları telafi edilemeyecek boyutlarda olacaktır. Türkiye, tehlikeli madde taşıyan gemilerin geçişlerine katlanarak diğer devletlerin ekonomik menfaatleri uğruna ulusal güvenliğini tehlikeye atmaktadır. Gösterilen bu fedakarlığa rağmen tehlikeli madde taşıyan gemilerin geçişinden herhangi bir ücret alınmamakta yahut geçişin sigorta edilmesi gibi bir seçenek söz konusu olmamaktadır. Bir gün Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin hükümlerinin revize edilmesi gündeme gelirse, tehlikeli madde taşıyan gemilerinin geçişine ilişkin Türkiye'nin ulusal güvenliğini koruyan ve karşı karşıya kalınan riskleri bir nebze olsun tatmin eden düzenlemelerin gerçekleştirilmesinin yerinde olacağı değerlendirilmektedir.

KAYNAKÇA

- Akşam Gazetesi, (14 Ağustos 1946), <https://www.gastearsivi.com/gazete/aksam/1946-08-13/1>, Erişim Tarihi: 13.03.2023
- Acar, K. D., (2007), İkinci Dünya Savaşına Kadar Türk Boğazlarının Statüsü (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul
- Altunkaya, A. O., (2020), Uluslararası Adalet Divanı'nın Kararlarının Özellikleri ve Korfu Bogazı Davası'nın Analizi, https://www.academia.edu/44701288/Uluslararası_C4%B1_Adalet_Divan_C4%B1_n_C4%B1n_Kararlar_C4%B1n_C4%B1n_Ozellikleri_ve_Korfu_Bogaz_C4%B1_Davas_C4%B1_n_C4%B1n_Analizi – Erişim Tarihi: 13.05.2023.
- Atabey, F., (2013), Lozan Sonrasında Boğazlar Sorununun Çözümü: Montreux Boğazlar Sözleşmesi, *History Studies*, Cilt; 5, Sayı; 5, s; 19-38
- Aydın, D., (2002), Milletlerarası Boğazların Hukuki Rejimi ve Çevresel Boyut Açısından Türkiye'nin Boğazlarda Geçiş Düzenleme Yetkisi (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul
- Aykul, Ö. (2018) Ekolojik Hukuk ve Uluslararası Hukuk Açısından Türk Boğazları, Marmara ve Kanal İstanbul, Seçkin Yayıncılık, Ankara
- Barbaros, S., Tarihi Gelişim İçerisinde Türk Boğazları'nın Önemi ve Statüsü-1, <https://bahriyeenstitusu.org/2017/06/24/tarihi-gelisim-icerisinde-turk-bogazlarinin-onemi-statusu-1/> - Erişim Tarihi: 14.05.2023
- Baykal, F. H., (2009), Düünden Bugüne Lozan, Montrö ve Türk Boğazları içinde, İstanbul Barosu Yayınları, İstanbul

- Bilsel, C., (1948) Türk Boğazları, İsmail Akgün Matbaası, İstanbul
- Bolat, M., Güneş, B. (2022), Montrö Boğazlar Sözleşmesine Giden Yolda Rebus Sıc Stantibus (Koşullardaki Köklü Değişimler) İlkesi, Atatürk Yolu Dergisi, Sayı; 71, s;68-84
- Bozkurt, A., (2017), Boğazlar Komisyonu'nun Kuruluşu ve Faaliyetleri, Public and Private International Law Bulletin, Cilt; 7, Sayı; 1, s; 1-28
- Bozkurt, C., Pelit, İ., Irmak, E. (2018), Türkiye ve Dünyada Denizyolu Taşımacılığı, *Türkiye ve Dünyada Denizyolu Taşımacılığı Konferansı*, https://www.researchgate.net/publication/337442741_TURKIYE_VE_DUNYADA_DENIZYOLU_TASIMACILIGI - Erişim Tarihi: 12.05.2023
- Cambridge Dictionary, <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/> - Erişim Tarihi: 12.05.2023
- Dışişleri Bakanlığı, Türk Boğazları, <https://www.mfa.gov.tr/turk-bogazlari.tr.mfa> - Erişim Tarihi: 14.05.2023
- Duman, S., (2017), Türkiye-Rusya İlişkilerinde Boğazlar Tartışması, A. Karaağaçlı, *Türkiye-Rusya İlişkileri* içinde (Cilt; 1, s; 409-430), İstanbul, Giresun Üniversitesi Yayınları
- Doğru, S., (2013), Türk Boğazlarının Hukukî Statüsü: Sevr ve Lozan'dan Montrö'ye Geçiş, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt; 15, Sayı; 2, s; 123-169
- Ergün, A., (2022), İstanbul Boğazı Tehlikeli Yük Trafikinin İstatistiksel Verilerle Ortaya Konması, Mersin Üniversitesi Denizcilik ve Lojistik Araştırmaları Dergisi, Cilt; 4 Sayı; 2, s; 287-306
- Gedikli Berber, Ş., (2013), Siyaset, Güç ve Denge Bağlamında Türk Boğazları, Berikan Yayınevi, Ankara
- Güneş, Ş., (2007), Türk Boğazları, ODTÜ Gelişme Dergisi, Cilt; 34, Sayı; 2, s; 217-250
- Güney, N. (2017), Stalin Dönemi Türk-Sovyet İlişkilerine Bir Bakış, A. Karaağaçlı, *Türkiye-Rusya İlişkileri* içinde (Cilt; 2, s; 409-430), İstanbul, Giresun Üniversitesi Yayınları
- Gürün, K. (2010), Türk-Sovyet İlişkileri (1920-1953) (2. Baskı), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara
- İnanç, H., Yazıcı, B. (2018) Uluslararası Hukuk Açısından Korfu Boğazı Davası ve Sonuçları, Akademik Bakış Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler Dergisi , Sayı; 70, s; 148-165
- Kara, S., (2017), II. Dünya Savaşı Sonrası Stalin'in Türkiye Politikası (1945-1953), A. Karaağaçlı, *Türkiye-Rusya İlişkileri* içinde (Cilt; 2, s; 409-430), İstanbul, Giresun Üniversitesi Yayınları

- Karatekin, E., (2006), Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi Kapsamında Türkiye'nin Kullanabileceği Yetkiler ve Sınırları (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara
- Kızılsümer, D., (2002), Uluslararası Deniz Hukuku Çerçevesinde Boğazlarda Kıyı Devletin Yetkileri (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir
- Korfu Boğazı Davası, <http://dehukam.ankara.edu.tr/wp-content/uploads/sites/115/2016/12/Korfu-Bo%C4%9Faz%C4%B1-Davas%C4%B1.pdf> - Erişim Tarihi: 03.01.2023
- Köse, İ., (2019), Sovyetler Birliği'nin Türk Boğazlarıyla İlgili Talepleri:1945-1946 Notaları, Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, Cilt; 74, Sayı; 4, s; 1125-1148
- Kurumahmut, A. (2006), Montrö Sözleşmesi, Türk Boğazları ve Karadeniz, TÜDAV Yayınları, İstanbul
- Larousse Sözlük, <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/a%C3%A9ronef/1335> - Erişim Tarihi: 13.05.2023
- Mor, H., (2020), Uluslararası Hukuka Giriş II, Çizgi Kitabevi, Konya
- Okçu, Y., (1953), Türk-Rus Mücadelesi Tarihi, Doğu Ltd. O. Matbaası, Ankara
- Pazarcı, H., (1989), Uluslararası Hukuk Dersleri (II. Kitap), Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara
- Şener, B., (2015), Tarihsel Boyutlarıyla Boğazlar'ın Jeopolitik ve Jeostratejik Önemi, The Journal of Academic Social Science Studies, Sayı; 35, s; 327-349
- Türk Dil Kurumu Sözlükleri, <https://sozluk.gov.tr> – Erişim Tarihi: 12.05.2023
- Zorlu Uğur, H., (2016), Türk Boğazlarının Önemi ve Montrö Sözleşmesi ile Sağlanan Denge Rejimi, International Journal of Afro-Eurasian Research, Cilt; 1, Sayı; 2, s; 36-47