

MONTRÖ BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ'NİN FESHİ THE DENUNCIATION OF MONTREUX STRAITS CONVENTION

İsmail DEMİR*

Özet: Bu makalenin gayesi, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin feshi durumunda ortaya çıkabilecek hukuki durumun analiz edilmesidir. Çalışmada öncelikle Sözleşme'nin önemi ve Türk Boğazlarının hukuki statüsü üzerinde durulmuştur. Bilahare, Taraf Devletlerden herhangi birisince fesih hakkının kullanılması durumunda yeni bir sözleşme akdedilinceye kadar Boğazlardan geçişte cari olabilecek her bir rejim ayrı ayrı değerlendirilmiştir. Sonuçta olası bir fesih durumunda yeni bir sözleşme akdedilinceye kadar Sözleşme'nin geçiş ve seyrüsefere ilişkin bütün maddi hükümlerinin bir örf ve adet kuralı olarak uygulanabileceği kanaatine varılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Montrö'nün Feshi, Türk Boğazlarının Hukuki Niteliği, Geçiş ve Seyrüsefer Serbestliği, Örf ve Adet Kuralı

Abstract: This article's purpose is to analyse the legal status that could arise in the event of denunciation of Montreux Straits Convention. In this study, it is primarily elaborated on the significance of the Convention and Turkish Straits' legal status. Afterwards, where any State Party denounces it, each regime which may be applied on passage through the straits until a new convention would be concluded, has been considered respectively. In conclusion, in case of a prospective denunciation, it is reached that the whole substantial provisions of the Convention regarding passage and navigation could be applied as a customary law.

Keywords: Denunciation of Montreux, Turkish Straits' Legal Status, Passage and Navigation Freedom, Customary Law

GİRİŞ

Dünya deniz ticaretinin en önemli ve yoğun deniz trafiğine sahip suyollarından birisi olan Türk Boğazları (Boğazlar),¹ iki açık denizi, yani Karadeniz ve Ege Denizi'ni birleştiren bir coğrafi konumda

* Doç. Dr., Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi, idemir@ankara.edu.tr

¹ Boğaz, kara parçaları arasında iki deniz alanını bağlayan doğal deniz yolları olarak tanımlanır: Hüseyin Pazarcı, Uluslararası Hukuk, Gözden Geçirilmiş B. 3, Turhan Kitabevi, Ankara 2005, s.267.

bulunmaktadır.² Asya ve Avrupa'yı coğrafi olarak birbirinden ayıran Boğazlar, iki kıta arasındaki kültürel, ticari ve askeri geçişler için her zaman bir köprü görevi görmüştür. Stratejik önemi sebebiyle tarih boyunca büyük güçlerin her zaman sahip olmak için uğrunda rekabet ettikleri doğal suyollarından birini teşkil etmiştir.³

Boğazlar, aynı zamanda Karadeniz havzasına ek olarak Tuna Nehri ve bağlantılı kanallar sistemi yoluyla Doğu Avrupa devletlerinin açık denizlere çıkmasına imkân vermektedir. Karadeniz'in, Akdeniz'in stratejik bütünlüğü içinde yer aldığı dikkate alındığında Boğazların jeopolitik ve jeostratejik önemi daha iyi anlaşılabilir. Boğazlar, uluslararası politikalarda her zaman hassas bir konu olmaya devam edecektir.⁴

Boğazlar, gemiler için Dünya'nın en zor mesafe alınabilen su yolları arasında sayılmaktadır.⁵ Karadeniz ve Akdeniz'i bağlayan İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı, geçiş açısından her zaman bir bütün sayılmış, Boğazlardan geçiş, tarih boyunca muhtelif milletlerarası sözleşmelerle düzenlenmiştir.⁶

² Sözleşme'nin hemen ön sözünde Boğazlar deyimiyle Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz (İstanbul) Boğazı'nın kastedildiği belirtilmektedir. Türk Boğazları; Türkiye Cumhuriyeti'nin egemenliğinde bulunan 37,1 mil uzunluğunda Çanakkale Boğazı, 110 mil uzunluğunda Marmara Denizi ve 16,64 deniz mili uzunluğunda İstanbul Boğazı'ndan oluşmaktadır: Ali Kurumahmut, Montrö Sözleşmesi, Türk Boğazları ve Karadeniz, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayın No: 26, İstanbul 2006, s. 13. Türk Boğazlarının oluşumu, fiziksel özellikleri ve tarihçesi hakkında bkz. Cahit İstikbal, "Türk Boğazları", Türk Boğazları (Der. Jale Nur Ece), İstanbul 2011, s. 142; Saim Oğuzülgen, "Boğazlar Bölgesi İçin Düşünülebilecek Trafik Ayrım Düzeni Nasıl Olmalıdır?" Boğazlar Bölgesinde Seyir Güvenliği Semineri (10 Nisan 1992), İstanbul, s. 4; Sevin Toluner, Milletlerarası Hukuk Dersleri, Beta Yayınları, İstanbul, 1996, s. 156.

³ Sami Doğru, "Türk Boğazları'nın Hukuki Statüsü: Sevr ve Lozan'dan Montrö'ye Geçiş", *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 2013, C. 15, S. 2, s. 163.

⁴ Hüseyin Tosun, "Montrö Boğazlar Sözleşmesi (Boğazlar Sorununda Son Aşama)", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi* 1994, S. 13, s. 112.

⁵ Aykut Erol, "Boğazlar'ımızda Kaza Olasılığı En Alt Düzeye Nasıl İndirilir?", Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı (Editörler: Bayram Öztürk, Mikdat Kadioğlu, Hüseyin Öztürk), Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayınları No: 5, İstanbul 2000, s. 198.

⁶ Yüksel İnan, Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuki Rejimi, B. II, Turhan Kitabevi, Ankara 1995, s. 11; Sevin Toluner, Milletlerarası Hukuk Açısından: Türkiye'nin Bazı Dış Politika Sorunları, Genişletilmiş B. II, Beta Basım Yayım, İstanbul 2004, s. 19 - 166; Toluner, Milletlerarası Hukuk, s. 156; Mahmut Reşat Belik, Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü, Sermet Matbaası, İstanbul 1962, s. 1 - 64; Hüseyin

Boğazların bugünkü hukuki rejimi, 20.07.1936 tarihinde Türkiye, Bulgaristan, Fransa, Yunanistan, Japonya, Romanya, Sovyetler Birliği, Yugoslavya, İngiltere ve İngiliz Milletler Topluluğu'na dâhil olan Avustralya temsilcileri arasında imzalanan "Montrö Boğazlar Sözleşmesi" (Sözleşme) ile düzenlenmiştir. Sözleşme, 09.11.1936 tarihinde yürürlüğe girmiştir.⁷ Sözleşme, hem Boğazlardan geçiş yapmak isteyen yabancı bayraklı ticaret gemilerinin geçiş haklarını, hem de Karadeniz'e giriş yapmak ve kalmak isteyen savaş gemilerinin hukuki durumlarını düzenleyen tek sözleşmedir.⁸

İtalya, 01.05.1938 tarihinde Sözleşme'ye katılmıştır. Japonya ise 08.09.1951 tarihli Barış Antlaşması'nın 8. maddesine uygun olarak Sözleşme'yi imza eden devlet sıfatından doğabilecek bütün hak ve menfaatlerinden vazgeçmiştir.

Sözleşme'nin 1. maddesinde Boğazlarda denizden geçiş ve seyrüsefer serbestisi ilkesi benimsenmiştir. Sözleşme'nin 2. maddesine göre barış zamanında ticaret gemileri gündüz ve gece, bayrak ve yük ne olursa olsun sağlık denetimlerini düzenleyen m. 3'deki sınırlandırmalar hariç olmak üzere herhangi bir formaliteye gerek kalmaksızın Boğazlardan serbestçe geçiş ve ulaşım hakkına sahiptir. Ticaret gemileri, Boğazlarda bir limana uğramaksızın transit⁹ geçerlerken Türk

Pazarıcı, Uluslararası Hukuk Dersleri, II. Kitap, Gözden Geçirilmiş B. 7, Turhan Kitabevi, Ankara 2003, s. 346 – 355; Selami Kuran, Uluslararası Deniz Hukuku, B. III, Türkmen Kitabevi, İstanbul 2009, s. 103 – 114; Bülent Şener, "Türk Boğazlarının Geçiş Rejiminin Tarihi Gelişimi ve Hukuki Statüsü", *Tarih Okulu Dergisi* 2014, S. XVII, Y. 7, s. 467 – 493. Boğazlardan geçiş rejiminin uluslararası bir nitelik kazanmasının tarihi gelişimi hakkında bkz. İdris Bostan, "Osmanlı İmparatorluğu Döneminde İstanbul Boğazından Geçişin Tabi Olduğu Kurallar", Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı (Editörler: Bayram Öztürk, Mikdat Kadioğlu, Hüseyin Öztürk), Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayınları No: 5, İstanbul 2000, s. 7; Doğru, s. 163; İstikbal, s. 110 – 142; Aydoğan Özman, Deniz Hukuku, Kaynaklar Kişiler Nesnelere Ulusal Deniz Alanları, C. I, Turhan Kitabevi, Ankara s. 382.

⁷ Türkiye, Sözleşme'yi 31.07.1936 tarihli ve 3056 sayılı Kanunla onaylamıştır. Bkz. 05.08.1936 tarihli ve 3374 sayılı Resmî Gazete.

⁸ Jale Nur Ece, "Kanal İstanbul ve Montrö Sözleşmesi", *Ortadoğu Analiz* 2011, C. 3 – S. 29, s. 51.

⁹ Geçişin "transit" olması ile "transit geçiş rejimi"ne tabi olmak farklı anlamlara sahiptir. Pazarıcı, Uluslararası Hukuk, s. 273. Bir milletlerarası sözleşmeyle açıkça düzenlenmiş olduğundan Türk Boğazlarından geçiş transit geçiş rejimine tabi değildir. Dolayısıyla geçiş, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi Kısım III, Bölüm 2'de (m. 37 – 44) düzenlenen transit geçiş rejimine tabi değildir. Aynı Sözleşmenin 35. maddesinde aynen "İşbu Kısımın hiçbir hükmü;

Makamlarına Sözleşme'nin I sayılı Ekinde belirtilen vergi ve harçları ödemek zorunda olup başkaca bir mali yükümlülüğe tabi değildir. Ticaret gemilerinin savaş zamanında geçiş serbestisi, Sözleşme'nin 6. maddesinde Türkiye'nin savaşta olup olmadığı ile kendisini pek yakın bir savaş tehdidinde maruz saydığı hâllerde bazı sınırlandırmalara tabi tutulmaktadır.

Savaş gemilerinin Boğazlardan geçişi ise Sözleşme'nin II. Kesiminde düzenlenmiştir. Sözleşme'nin 8. maddesine göre Sözleşme'nin savaş gemileri ile ilgili hükümlerinin uygulanması bakımından savaş gemilerinin nitelikleri ve tonajlarının hesaplanmasıyla ilgili esaslar, Sözleşme'nin II sayılı Ekinde belirtilmiştir. Bu konularda Sözleşme'de kabul edilmiş olan tanımdan farklı tanımların yapılması mümkün değildir. Savaş gemilerinin Boğazlardan geçişleri ve Karadeniz'deki durumları, Türkiye ve Karadeniz'e kıyıdaş olan devletlerin güvenliklerinin korunması için ticaret gemilerinin geçişlerine nazaran daha fazla sınırlandırılmıştır.¹⁰

Bütün milletlerarası sözleşmelerde olduğu gibi Sözleşme'nin Taraf Devletlerce feshi mümkündür. Sözleşme'nin feshinin siyasi, sosyal, ekonomik ve hukuki birçok sonuçları olacaktır. Fesih durumunda ortaya çıkacak hukuki durumun analiz edilerek Türkiye'nin hak ve menfaatlerine en uygun politika ve fikirlerin geliştirilmesinde büyük faydalar bulunmaktadır. Türk hukukunda Sözleşme'nin feshine dair yeterli akademik çalışmaların yapılmadığı dikkati çekmektedir. Çalışmamızda ağırlıklı olarak Sözleşme'nin feshi ve fesih durumunda ortaya çıkabilecek hukuki sonuçlar inceleme konusu yapılmıştır.

I. SÖZLEŞME'NİN ÖNEMİ

Sözleşme, bir kıyı devleti olarak Türkiye'nin egemenlik haklarını saklı tutmakla birlikte geçiş serbestisi ilkesiyle uluslararası deniz ti-

... c) Geçişin tamamen veya kısmen, uzun süreden beri yürürlükte bulunan ve özellikle bu boğazlara ilişkin olan sözleşmelerle düzenlendiği boğazların hukuki rejimini etkilemez" hükmü yer almaktadır. Bu sebeple, transit geçiş rejimi dâhil "Uluslararası Seyrüsefere Açık Boğazlar" başlıklı Kısım III hükümleri, Türk Boğazlarının hukuki rejimini etkilemez: Kuran, s. 112; Özman, s. 408; Toluner, Milletlerarası Hukuk, s. 147; Ferit Hakkı Baykal, Deniz Hukuku Çalışmaları, Alfa Yayınevi, İstanbul 1998, s. 245; İnan, Türk Boğazları, s. 50; Toluner, Dış Politika Sorunları, s. 1 vd.

¹⁰ Toluner, Milletlerarası Hukuk, s. 170.

caretinin gereklerine ve faydalarına uygun hükümler sevk eden, bu zıt menfaatleri bağdaştıran önemli bir belgedir. Geçiş serbestisinin denetimi Türkiye'ye verilmiş ancak Boğazların savaş gemileri tarafından kullanılmasında Karadeniz'e kıyıdaş devletler yararına tanınan ayrıcalıklar sayesinde başta Türkiye olmak üzere, bölge devletlerinin güvenliği sağlanmıştır.¹¹

Sözleşme, bir güvenlik sözleşmesidir. Aslında güvenliği sağlanan bölge, sadece Türkiye veya Karadeniz ülkeleri değil, tüm Dünya ülkeleridir.¹² Bununla birlikte Sözleşme, Karadeniz'e kıyıdaş devletler olarak özellikle Türkiye ve Rusya bakımından özel bir önem arz etmektedir. Ayrıca Sözleşme, savaş sonrası dönemde yapılan barış amaçlı ilk resmî düzenleme olarak Türkiye ve Balkan komşuları bakımından açık bir zafer niteliğindedir.¹³

Boğazlar, Türkiye için yalnızca bir menfaat değil, fakat bir varlık, egemenlik ve güvenlik meselesidir. Beş asırdan beri Türkiye'nin bütün güvenliği ve varlığı Boğazlara bağlanmıştır.¹⁴ Bu bağlamda Sözleşme'nin kabulü, esasında eski Sovyetler Birliği ile batı dünyası arasında sürekli bir denge arayışı içinde bulunan Türkiye'nin kendi mütevazı olanaklarıyla yaklaşmakta olan Dünya bunalımına karşı tespit edilen ve uygulanan en iyi strateji olarak görülebilir.¹⁵ Sözleşme, uluslararası ilişkilerde siyasi anlaşmaların müzakere ve barışçı yollarla günün şartlarına daha uygun bir kimliğe sokulabileceğine dair tarihte ender rastlanan bir örneği temsil etmektedir.¹⁶

Sözleşme, Türkiye ve Karadeniz'e kıyıdaş devletlerle birlikte Boğazları kullanan diğer devletler için de hak ve yükümlülükler doğuran, hukuki olduğu kadar aynı zamanda siyasi nitelikte bir belgedir. Yürürlükten kaldırılması ve değiştirilmesini düzenleyen şekil şartla-

¹¹ Tosun, s. 11; Başak Bükülmez, "Küresel Güçlerin Karadeniz Stratejilerinin Önündeki Engel: Montrö", *Güvenlik Stratejileri Dergisi* 2007, S. 5, s. 207.

¹² Hakan Karan, "Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü", Prof. Dr. Hikmet Sami Türk'e Armağan, Turhan Kitabevi, Ankara 2017, s. 430.

¹³ Harry N. Howard, "The Straits after the Montreux Conference", *Foreign Affairs* 1936, Vol. 15, No. 1, s. 199 - 202.

¹⁴ Cemil Bilsel, "Sovyet Rusya-Türk Notaları Aydınlığında Türk Boğazları", *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası* 1948, C. 14, S. 1 - 2, s. 8.

¹⁵ Doğu Ergil, "Boğazlar Üzerinde Bitmeyen Kavga (1923 - 1976)", Lozan'ın 50. Yılına Armağan, Fakülteler Matbaası, İstanbul 1978, s. 112.

¹⁶ Kurumahmut, Montrö Sözleşmesi, s. 59.

rının elverişli olmasına, bu yönde bazı girişimlere ve yaşanan olaylara rağmen seksen bir yıldır istikrarlı şekilde uygulanmaktadır.¹⁷

Zaman zaman yoğunlaşan belirsizlik ve istikrarsızlıklar içinde Türkiye'nin titizlikle uygulamaya çaba sarf ettiği Sözleşme'nin getirdiği rejim, uzun yıllar boyunca Türk dış politikası için güvenilir bir alan yaratmaktadır. Boğazlar, geçmişte olduğu gibi, bugün de uluslararası politikanın dengeleri açısından önemini sürdürmekte, Türkiye'nin dış politikasına yön vermeye devam etmektedir.¹⁸ Türkiye, Sözleşme ile bir yandan Boğazlar bölgesinde tam egemenliğini perçinlerken, diğer yandan da sağladığı hassas denge ile Türkiye'yi Rusya ile büyük denizci devletler arasında sıkışmaktan kurtarmıştır. Sözleşmenin mevcut haliyle korunması ve uygulanması Türkiye açısından hayati siyasi ve güvenlik önceliği taşımaktadır.¹⁹ Soğuk savaşın bitimiyle birlikte Dünya barışına sağlamış olduğu katkısı dolayısıyla önemi daha artan Sözleşme sayesinde elde edilen statü ve kazanımların korunmasına gayret edilmelidir.²⁰ Esasen başta Türkiye olmak üzere diğer Taraf Devletlerin politikaları da bu yöndedir.

Türkiye'nin egemenliğini kısıtlayan 1923 tarihli Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin yerine geçen Sözleşme'yle ihdas edilen rejim, Boğazların esasen millî olma özelliğini muhafaza etmektedir. Sözleşme, günümüz uluslararası deniz ulaştırmasında kullanılan birçok boğazlara nazaran Türkiye'nin yetkilerini çok az kısıtlamaktadır. Boğaz devleti olarak Türkiye'nin egemenlik yetkileri asıl, yetki kısıtlamaları istisnadıdır.²¹

¹⁷ Doğru, s. 165.

¹⁸ Bülent Şener, "Tarihsel Boyutlarıyla Boğazlar'ın Jeopolitik ve Stratejik Önemi", *The Journal of Academic Social Science Studies* 2015, No. 35/ I, s. 346.

¹⁹ Şükrü M. Elekdağ, 81. Yılında Montrö Sözleşmesi'nin Karşılaştığı Güvenlik Sorunları ve Sözleşmenin Feshi ve Tadili İçin Girişimler Vukuunda Karşılaşılacak Senaryoların Analizi, Avrasya İncelemeleri Merkezi, AVİM Rapor No: 12, Ankara, 2017, s. 11.

²⁰ Eyüp Zengin, "Türk Boğazları'nda Geçiş Rejimi ve Türkiye'nin Boğazlardan Geçiş Düzenleme Yetkisi", *Çankırı Karatekin Üniversitesi Uluslararası Avrasya Strateji Dergisi* 2013, C. 2, S. 2, s. 55; Bükülmez, s. 217.

²¹ Ferit Hakan Baykal, "Günümüzde Deniz Ulaşımındaki Gelişmelerin Işığında Türk Boğazlarının Hukuki Rejiminin Değerlendirilmesi ve Milletlerarası Hukukta Genel Olarak Kabul Görmüş Diğer Boğazlardan Geçiş Rejimleri İle Kıyaslanması", *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayın No.5, İstanbul 2000*, s. 30.

II. BOĞAZLARIN HUKUKİ NİTELİĞİ

Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı'ndan oluşan Türk Boğazları, Türkiye'nin iç suları niteliğindedir.²² Dolayısıyla Türk Boğazları, Türk iç sularının bir parçası olarak Sözleşme'de tespit olunan geçiş serbestisinin özüne dokunmamak kaydıyla Türk iç suları rejimine tabidir.²³ Sözleşme'nin metninde açıkça Boğazlar teriminin "Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazı"nı içerdiği belirtilmiş olmakla²⁴ Türk Boğazlarının iç sular rejimine tabi olduğunun en azından üstü kapalı şekilde kabul edildiği söylenebilir.²⁵

²² Genel olarak iç sular, denizin kara ile birleştiği en yüksek met çizgisi ile esas çizgi (normal veya düz esas çizgi) arasında kalan deniz alanlarıdır. DHS m. 8'de ise iç sular, kara suları esas hattının gerisinde kalan sular olarak tanımlanmaktadır. Yani kara sularının başlangıç hattı ile devletin kara ülkesi arasında yer alan su alanlarıdır. Bu alanlara koylar, körfezler, limanlar ve düz esas hatlar yönteminin uygulandığı durumlarda bu hatların berisinde kalan su kesimleri dâhildir. İç sular deniz alanlarından farklı olarak herhangi bir sınırlama söz konusu olmaksızın devlet ülkesinin bir parçası gibi kabul edilmektedir. Bu sebeple "Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi"nde olduğu gibi DHS'nde de tanım haricinde iç suların hukuki rejimiyle ilgili düzenleyici herhangi bir hüküm yer almamaktadır. Devletin iç sularda mutlak egemenliği mevcuttur. Bununla birlikte DHS m. 8'de bir düz esas hattın daha önce iç su olarak kabul edilmeyen suları iç sulara dâhil etmesi durumunda zararsız geçiş hakkının bu sularda da uygulanacağı belirtilmek suretiyle bu mutlak egemenliğe bir kısıtlama getirilmiş bulunmaktadır: Özman, s. 247; Baykal, Deniz Hukuku Çalışmaları, s. 133, 137.

²³ Türkiye, Cenevre Konferansı'nda Marmara Denizi'nin iki boğazla açık denizlere bağlanan bir su alanı olduğunu, bu tür deniz alanlarının gerek coğrafi, gerekse tarihî nedenlerle iç sular rejimine tabi deniz kesimleri olduğunu ileri sürmüştür. Türkiye, Marmara Denizi'nin tümünün iç sulardan sayılması hususunda çekışmesiz uygulamaya dayalı bir tarihi hakkı haiz olduğu yolundaki görüşünü resmen beyan etmiştir: Toluner, Milletlerarası Hukuk, s. 156.

²⁴ Sözleşme'deki Boğazlar tanımının sadece bu Sözleşme hakkında bir anlam arz ettiği hakkında bkz. Karan, s. 430.

²⁵ Özman, s. 409; Karan, s. 440; Atilla Aybay/Aydın Aybay/Gündüz Aybay/Rona Aybay, Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler için Deniz Hukuku, Aybay Yayınları, İstanbul 1998, s. 911; Yüksel İnan, "The Turkish Straits", The Europeanization of Turkey's Security Policy. Prospects and Pitfalls (Derleyen: Ali L. Karaosmanoğlu, Seyfi Taşhan), Foreign Policy Institute, Ankara 2004, s. 161; Mehmet Gönlübol, Barış Zamanında Sahil Sularının (Karasuları ve Bitişik Bölge) Hukuki Statüsü, Siyasal Bilgiler Fakültesi, Ankara 1959, s. 131-132; Edip F. Çelik, Milletlerarası Hukuk, C. I, B. 4, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi, İstanbul 1980, s. 176, dn. 43; Glen Plant, "Navigation Regime in the Turkish Straits for Merchant Ships in Peacetime, Safety Environmental Protection and High Policies", Marine Policy 1996, Vol. 20, No. 1, s. 16 - 17. Türk Boğazlarının kara suları rejimine tabi olması gerektiği görüşleri hakkında bkz. Toluner, Milletlerarası Hukuk, s. 166, dn. 197a; Kudret Özersay, Türk Boğazlarından Geçiş rejimi, Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları, Ankara 1999, s. 43.

Doktrinde isabetli olarak uluslararası seyrüseferde kullanılan bir suyunun her iki kıyısının da aynı devlete ait olması şartıyla özellikle genişliğinin kara sularının genişliğinin iki katını geçmediği durumlarda boğaz sularının iç sular kabul edileceği ileri sürülmektedir.²⁶ Bu bağlamda Türk Boğazlarının hukuki niteliğinin iç sular olduğu hususunda tereddüde düşülmemesi gerekir.²⁷

Türk Boğazları, Türkiye'nin mutlak egemenlik haklarına sahip iç sularına dâhil olsalar da iki açık denizi birbirine bağladığı için uluslararası seyrüseferde kullanılan bir su yolu mahiyetindedir.²⁸ Fiziki sınırları açısından ulusal boğaz²⁹ özelliği gösterse bile, bir yarı kapalı

²⁶ Baykal, *Deniz Hukuku*, s. 29; Mehmet Gönlübol, *Sahil Sularının Hukuki Statüsü*, s. 138; Bing Bing Jia, *The Regime of Straits in International Law*, Clarendon Press, Oxford 1998, s. 6; John Colombos C., *International Law of the Sea*, 6th revised ed., Longmans, London 1967, s. 197. Yazar, boğazın girişindeki genişliğinin önemli olmakla beraber boğaz içindeki genişliklerin boğaz sularının niteliğini etkilemeyeceğini belirtmektedir.

²⁷ Ancak doktrinde bazı yazarlar, boğazların kendine özgü zararsız geçiş rejimine tabi olduğunu beyan ederek sanki boğazlar hakkında iç sular rejimi değil de, kara suları rejimi ya da uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlarda uygulanan ertelenemeyen zararsız geçiş rejiminin uygulanabileceğini ileri , Devletler Hukuku, Devletler Hukukunun Şahıslarından, Devlet, C. II, Başnur Matbaası, Ankara 1965, s. 47; Dilek Bektaşoğlu, "Türk Boğazlarından Geçen Ticari Sürmektedirler. Bkz. İlhan Akipek Gemilerin Haciz Muafiyeti var mıdır?", *Gündüz Aybay Anısına Armağan, Deniz Hukuku Dergisi*, S. 1 - 4, Y. 5, s. 209; Necmettin Akten/Jale Nur Ece/Nilüfer Oral/Hasan Kanbolat, 75. Yılında Montrö Boğazlar Sözleşmesi (Karadeniz'in Değişen Jeopolitiği Çerçevesinde), *The Black Sea International Rapor No: 8, Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi*, Ankara 2011, s. 10, Toluner, *Dış Politika Sorunları*, s. 306; Bükülmez, s. 208.

²⁸ DHS, yanlış anlamalara sebebiyet verebileceği gerekçesiyle uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlar tabirine yer vererek o zamana kadar kullanılagelen uluslararası boğaz teriminden vazgeçmiştir: Karan, s. 426. DHS'nde uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlar hakkında uygulanacak rejim, "boğazlarda seyrüsefer"e, yani boğazlardan geçişe yöneliktir. DHS m. 34'de ifade edildiği üzere boğazlardan seyrüsefer ile ilgili rejim, bu boğazları oluşturan suların hukuki statüsünü veya boğaz devletlerinin bu gibi sular ve bunların hava sahası, deniz yatağı ve toprak altı üzerindeki egemenliğini hiçbir şekilde etkilemeyecektir. Boğaz alanı hakkında uluslararası hukukun aradığı kriterlere uygun olarak kara suları veya iç sular rejimi uygulanacaktır: Karan, s. 429; Ali Kurumahmut/Cihat Yayıncı, *Deniz Subayları İçin Temel Deniz Hukuku - Barış ve Savaş Dönemi*, Deniz Kuvvetleri, İstanbul 2011, s. 38; Satya N. Nandan/David H. Anderson, "Straits Used for International Navigation: A Commentary on Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982", *British Yearbook of International Law*, *Law of the Sea* (Editör Hugo Caminos), Burlington 2001, s. 159 vd.

²⁹ Tek bir devletin kıyıdaşı bulunduğu ya da bir kapalı denize bağlanan dar su yolları genellikle ulusal boğazları oluşturmaktadır. Bunun tipik örneği Rusya'nın kıyıdaş olduğu Karadeniz'i Azak Denizi'ne bağlayan Kerç Boğazı'dır. Millî bo-

deniz olan Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin açık denizlere ulaşmalarında tek yol olduğundan "uluslararası boğaz"³⁰ özelliğine sahiptir.³¹

Uluslararası boğazlar, uluslararası ulaşırmada kullanılan dar su yollarıdır. Bir boğaz, her yönüyle bir millî boğaz özelliğine sahip olsa bile bir milletlerarası sözleşmenin konusunu oluşturuyorsa bu yönüyle milletlerarası hukuk kurallarının uygulandığı milletlerarası boğaz niteliğini kazanır. Bu dar su yolunun iki açık deniz kesimi arasında zaruri bir yol olması şartı aranmadığı gibi milletlerarası deniz trafiği için yararlı bir yol olması da gerekmez.³²

Türk Boğazları, uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlardan olması sebebiyle Sözleşme çerçevesinde bir takım özel düzenlemelere tabi kılınmıştır. Bu bağlamda, Boğazlardan geçiş rejiminin, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (Deniz Hukuku Sözleşmesi: DHS)³³ 35(c) maddesinde düzenlenen "Geçişin tamamen veya kısmen, uzun süreden beri yürürlükte bulunan ve özellikle bu

ğazlar, kıyı devletinin egemenliğine tabi olup bu boğazlardan geçiş rejimi, kıyı devletinin millî mevzuatına göre düzenlenir: Hüseyin Pazarıcı, Uluslararası Hukuk Dersleri, C. II, B. 2, Turhan Kitabevi, Ankara 1990, s. 348.

³⁰ Ulusal boğaz - uluslararası boğaz ayırımının yerinde olmadığı, zira uluslararası boğaz deyimindeki uluslararasılığın boğaz üzerindeki devlet egemenliğinin görmezden gelinmesine yol açarken ulusal boğaz kavramının da sanki ulusal olmayan boğaz varmış algısı yarattığı ve kıyıları farklı devletlerin egemenliğindeki boğazlar bakımından yetersiz kaldığı hakkında bkz. Karan, s. 426.

³¹ Şener, "Geçiş Rejimi", s. 469. Karan, s. 424, 435, 437. Karan, coğrafi açıdan bir boğazdan söz edebilmek için su yolunun seyrüseferde kullanılıp kullanılmamasının önemi bulunmamakla beraber hukuken boğazların ancak üzerlerinde seyrüsefer edilebildiği takdirde önem arz edeceğini, DHS'nin sadece uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazları düzenlemekte olduğunu, Türk Boğazlarının uluslararası boğazlar statüsünde sayılamayacağını ileri sürmektedir. Benzer bir görüş için bkz. Kurumahmut, Montrö Sözleşmesi, s. 133. Benzer bir görüş için bkz. Kurumahmut; Montrö Sözleşmesi, s. 133.

³² Baykal, Deniz Hukuku, s. 234; Korfu Boğazı Davasında Milletlerarası Adalet Divanı'nın 09.04.1949 tarihli kararı için bkz. Corfu Channel, U.K. v. Albania, Judgment, 1949 I.C.J. 4 (Apr. 9), <http://www.worldcourts.com/icj/eng/decisions/1949.04.09_corfu1.htm>. Bu davada Milletlerarası Adalet Divanı, coğrafi durumu dikkate alarak uluslararası boğazların esaslarını açıklamıştır. Karara göre uluslararası boğaz, uluslararası ulaşırmada kullanılan ve iki açık deniz kesimi arasında yer alan, bu iki açık deniz kesimini birbirine bağlayan dar su yoludur. Buradaki deniz trafiğinin çok veya az olması ya da bu boğazın uluslararası ulaşırmada az ya da çok önemli haiz olması, bunun uluslararası boğaz olmasını etkilemez. Önemli olan bu dar su yolunun iki açık deniz kesimini birleştiriyor olması ve uluslararası ulaşırmada kullanılıyor olmasıdır.

³³ The United Nations Convention on the Law of Sea, 1982. Türkiye, bu Sözleşme'ye taraf olmamıştır.

boğazlara ilişkin olan sözleşmelerle düzenlendiği boğazların hukuki rejimi" niteliğinde olduğu söylenebilir.³⁴ Türk Boğazları dışında bu tür boğazlara örnek olarak Macellan Boğazı, Danimarka Boğazları ve Aaland Boğazları gösterilebilir.

Boğazlardan geçiş, seksen yılı aşkın bir zamandan beri titizlikle uygulanan ve bağlı kalınan bir münhasır milletlerarası sözleşmeyle düzenlenmiş olduğundan, Türkiye'nin DHS'ne yönelik hukuki pozisyonu bir yana, DHS'nin "Kısım III Uluslararası Seyrüsefere Açık Boğazlar" a ilişkin hükümleri uygulama imkânı bulmaz.³⁵ Dolayısıyla, Boğazlardan geçişin DHS'nin 37 ilâ 44 maddelerinde düzenlenen transit rejim hükümlerine tabi olmadığı açıktır.³⁶ DHS m. 35(c)'de belirtilen sözleşmeler, belirli sayıda devletler tarafından imzalanmış olsalar da başkalarına karşı da ileri sürülebilir nitelikte (*erga omnes*) olduğundan bütün devletler açısından bağlayıcıdır.³⁷

³⁴ Özman, s. 380; Toluner, Milletlerarası Hukuk, s. 147; Kuran, s. 113; Baykal, Deniz Hukuku, s. 245, 261; Ali Kurumahmut, "Zararsız ve Transit Geçiş", *Deniz Kuvvetleri Dergisi* 2005, S. 546, s. 63; Nandan/ Anderson, s. 83; Kovalev, s. 210; Pazarıcı, Uluslararası Hukuk II. Kitap, s. 345 - 346; Melda Sur, Uluslararası Hukukun Esasları, B. 3, Beta Basım Yayım, İstanbul 2008, s. 317; Bengi Selen Yüceer, Uluslararası Boğazlar ve Kılavuzluk, Dokuz Eylül Yayınları, İzmir 2001, s. 23, 49; Louis B. Sohn/Kristen Gustafson, *The Law of the Sea*, West Publishing Co, St Paul 1984, s. 83; Aksi fikir için bkz. Karan, s. 435, 437. Karan, Türk Boğazlarının esasen içinde seyrüsefer riski oluşturmayan Marmara Denizi olarak isimlendirilen bir boğaz dışı bir deniz alanına (iç sulara) sahip olması dolayısıyla da bir bütün olarak boğaz ve özellikle uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğaz olarak nitelendirilebilecek bir deniz alanı olmadığını, bu gerçeğin onun DHS anlamında uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğaz sayılmasını engellediği gibi Türk Boğazlarının aynı zamanda DHS m. 35'de ismi geçen süreğen uluslararası sözleşmeye konu bir boğaz olarak nitelendirilebilmesi imkânını da ortadan kaldırdığını ileri sürmektedir.

³⁵ Doktrinde Sözleşme'nin DHS m. 35 anlamında süreğen uluslararası sözleşmeler olarak nitelendirilmesinin bu Sözleşmenin varlığını devam ettirdiği sürece herhangi bir farklı hukuki sonuç doğurmamakla beraber, herhangi bir sebeple yürürlükten kalkması durumunda DHS'nin uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlara ilişkin rejimlerden birinin uygulanmasına yol açabileceğinden sakıncalı olduğu ileri sürülmektedir. Bkz. Özman, s. 376; William L. Schacte/Peter A. Bernhardt, "International Straits and Navigational Freedoms", *The Virginia Journal of International Law* (1992 - 1993), Vol. XXXIII/3, s. 545.

³⁶ Nitekim geçişin kendine münhasır Sözleşmeye dayalı ayrıcalığını vurgulamak için önceki tüzükte yer alan "transit geçiş" kavramı yerine "uğraksız geçiş" kavramı getirilmiştir. Kuran, s. 107, 111; Karan, s. 436. Karan'a göre Sözleşme ile uğraksız geçiş rejimi ihdas edilmiş olup bu rejim, 1936 yılının Dünyasını daha güvenli kılabilmeyi amaçlamaktadır.

³⁷ Özman, s. 375.

Sözleşme, Türkiye'nin Boğazlar bölgesindeki egemenlik haklarını yalnızca geçiş ve ulaştırma konusunda sınırlamakta fakat geçiş nedeniyle ortaya çıkabilecek tüm hukuki durumları düzenlememektedir. Sözleşme'de açık herhangi bir hüküm bulunmadığından Türkiye'nin Boğazlarda zabıta ve yargı yetkisini kullanması önünde bir engel yoktur.³⁸ Türkiye'nin Boğazlardan zararsız geçiş ilkeleri³⁹ çerçevesinde Sözleşme hükümlerine ters düşmemek, genel uluslararası ilkelere bağlı kalmak ve geçiş hakkının özüne dokunmamak şartıyla, geçişin zararsız olmasını istemeye, seyrüsefer güvenliği ile ilgili önlemler almaya, düzenlemeler kabul etmeye ve bunları denetlemeye yetkili olduğu ileri sürülmektedir. Bu yetkinin kapsamına günümüzde çoğu birer örf ve adet hukuku kuralı olarak kabul edilen deniz kirliliğinin önlenmesine dair düzenlemeleri yapmak da dâhildir.⁴⁰ Nitekim Türkiye, söz konusu yetkileri çerçevesinde deniz trafiğine ilişkin olarak ilk kez 1994 yılında Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzüğü⁴¹ ve sonrasında bu Tüzüğü yürürlükten kaldıran

³⁸ Türkiye'nin Boğazlardan geçişi düzenleme yetkisinin olup olmaması konusundaki tartışmaların kaynağında Sözleşme'nin 2. maddesindeki geçiş serbestliği ile giriş kısmında yer alan Türkiye'nin güvenliğinin sağlanması gibi birbirine zıt gibi iki ilkenin bir arada benimsenmiş olması yatmaktadır. Sözleşme'nin giriş kısmında ise Türkiye'nin Boğazlardan geçişi güvenliğinin korunması dâhilinde düzenleme arzusu belirtilmekle beraber bu güvenliğin nasıl sağlanacağı, bu amaçla ne gibi tedbirlerin alınabileceği düzenlenmemiştir: Tahir Çağa, "Montreux Sözleşmesine Göre Boğazlardan Geçiş Serbestisi ve Güvenlik Prensipleri", Prof. Dr. Mahmut Belik ve Prof. Dr. Tahir Çağa'ya Saygı Semineri, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi, İstanbul Üniversitesi Yayın No: 3875, Beta Basım Yayım, B. 1, İstanbul 1994, s.39-43.

³⁹ Burada geçen zararsız geçiş rejiminin kendine özgü bir zarar geçiş rejimi olduğu hakkında bkz. Özman, s. 411; Aybay, s. 930; Turgut Tarhanlı, "Türk Boğazları'nda Trafik Düzeni ve 1936 Montreux Sözleşmesi", Uluslararası Politikada Yeni Alanlar, Yeni Bakışlar, (Derleyen: Faruk Sönmezoglu), Der Yayınları, İstanbul, 1998; İnan, "The Turkish Straits", s. 166; Toluner, Dış Politika Sorunları, s. 313 vd; Ece, s. 54.

⁴⁰ Özman, s. 411; Kuran, s. 106, 112; Tarhanlı, s. 69; Pazarcı, Uluslararası Hukuk II. Kitap, s. 353 - 354; Pazarcı, "Boğazlar Rejimine İlişkin Türk Dış Politikası ve Karşılaşılan Kimi Sorunlar", Ernst E. Hirsh'in Anısına Armağan, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara 1986, s. 878; Toluner, Milletlerarası Hukuk, s. 165; İsmail Soysal, "1936 Montreux Sözleşmesi", Prof. Mahmut Belik ve Prof. Dr. Tahir Çağa'ya Saygı Semineri, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi, İstanbul Üniversitesi Yayın No: 3875, Beta Basım Yayım, B. 1, İstanbul 1994, s. 1-9; Bükülmez, s. 208; Karan, s. 438.

⁴¹ Bkz. 11.01.1994 tarihli ve 21815 sayılı Resmî Gazete.

1998 tarihli Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nü yürürlüğe koymuştur.⁴²

III. SÖZLEŞME'NİN FESHİNE DAİR HÜKÜMLER

Sözleşme'nin 28. maddesi feshi düzenlemektedir. Sözleşme, m. 28(1)'e göre yürürlüğe girdiği tarihten itibaren 20 yıl süreyle yürürlükte kalacaktır. Bununla birlikte Sözleşme m. 1'de kabul edilen geçiş ve seyrüsefer serbestliği ilkesi, süresizdir.⁴³

Sözleşme'de belirtilen 20 yıllık süreden iki yıl önce taraflardan birinin fesih bildiriminde bulunması durumunda Sözleşme, iki yıl sonra bütün Taraf Devletler bakımından sona erer. 20 yıllık sürenin 1956 yılında dolmuş olmasına rağmen bu zamana dek Taraf Devletler'den hiçbirisi feshi ihbar hakkını kullanmamış olduğundan Sözleşme, yürürlüktedir.⁴⁴ Bu durumda yine Taraf Devletler'den herhangi birisi,

⁴² Bkz. 6.11.1998 tarihli ve 23515 Mükerrer Sayılı Resmî Gazete. Türkiye, Rusya Federasyonu ile yapmış olduğu görüşmeler sonucunda Tüzüğü kabul etmiştir. Bu Tüzük hakkında ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. Selma Yel, Değişen Dünya Şartlarında Karadeniz ve Boğazlar Meselesi (1923 - 2008), Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 2009, s. 230 - 239.

⁴³ Sözleşme m. 28(2).

⁴⁴ Bu zamana dek hiçbir Taraf Devlet, feshi ihbarda bulunmamışsa da Sovyetler Birliği, hemen II. Dünya Savaşı sonrasında Türk Boğazları için sadece Türkiye ve Karadeniz'de kıyası olan devletlerin söz sahibi olmaları amacıyla Sözleşme'nin değiştirilmesi gerektiğini ileri sürmüştür. Sovyetler Birliği, Ağustos 1945'de Almanya'nın Potsdam şehrinde gerçekleştirilen konferansın Boğazlara ilişkin bölümünde alınan karardan sonra 08.08.1946 ve 24.08.1946 tarihlerinde Türkiye'ye vermiş olduğu notalarla son dünya savaşı sırasında Türk Hükümeti'nce kimi Alman ve İtalyan savaş gemilerinin "ticaret gemisi" sayılarak Boğazlardan geçirildiğini iddia ederek bu gibi olayların kendilerinin güvenliğini tehlikeye soktuğunu belirtmiştir. Sovyetler Birliği, bu gerekçeyle güvenliği sağlamak üzere Boğazlar rejiminin değiştirilmesini ve Boğazların güvenliğinin Türkiye ve Sovyetler Birliği'nce müştereken sağlanmasını istemiştir. Ancak Türkiye, İngiltere ve ABD'nin desteğinden de yararlanarak bu teklifi kabul etmemiştir: Toluner, Milletlerarası Hukuk, s. 180 - 185; Soysal, s. 499-500; İsmail Köse, "Yalta Ve Potsdam Konferansları: Sovyetler Birliği'nin Türk Boğazlarında Egemenlik Paylaşım Talepleri", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi* 2015, C. 10, S. 19, s. 241-276; Kazım Ökten; Montreux Boğazlar Sözleşmesi, Edirne Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Ana Bilim Dalı Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Haziran 2008, <http://dSPACE.trakya.edu.tr/jspui/bitstream/1/786/1/Kazim%20%C3%96kten.pdf>; Boleslaw Adam Boczek, *Dictionaries of International Law*, No. 2, Scarecrow Press, Lanham - Maryland - Toronto - Oxford 2005, s. 305-306; Yel, s. 171 - 175. Boğazların hukuki rejiminde değişiklik talep eden ülkelerin bu taleplerinde şüphesiz ki, Karadeniz ve Hazar üzerindeki güç mücadelesinin etkisi vardır. Zira uçak gemisi ve büyük savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesinin

herhangi bir zamanda fesih bildiriminde bulunursa fesih bildiriminin gönderilmesinden itibaren iki sene geçinceye kadar Sözleşme yürürlükte kalmaya devam eder. Fesih bildiriminin Fransız Hükümeti'ne yapılması gerekir.⁴⁵

Sözleşme, m. 28 hükümlerine uygun olarak feshedildiği takdirde Taraf Devletler, yeni Boğazlar rejiminin belirlenmesine yönelik bir milletlerarası sözleşmenin kabulü amacıyla bir konferans gerçekleştirmeyi kabul etmektedirler.⁴⁶ Yeni bir sözleşmenin yapılmasına kadar geçecek olan süre zarfında Boğazlardan geçiş ve seyrüsefer serbestliği ilkesi yürürlükte kalmaya devam eder. Türkiye, bu süreçte söz konusu ilkeye aykırı düşen egemen haklar kullanamayacağı gibi yeni sözleşmeyle bu ilkenin değiştirilmemesi de sağlanmaktadır.⁴⁷ Böylece Taraf Devletlerin geçiş ve seyrüsefer serbestliği ilkesini açıkça bir milletlerarası örf ve adet hukuku kuralı olarak teyit ettikleri ve bu ilkeyi sürekli olarak canlı tutmak istedikleri anlaşılmaktadır.⁴⁸ Bununla birlikte, Viyana Sözleşmeler Hukuku Sözleşmesi'nin⁴⁹ 39. maddesine uygun olarak Sözleşme'ye Taraf Devletlerin oybirliği ile bu ilkenin değiştirilmesi veya bundan vazgeçilmesinin çok zor da olsa mümkün olduğu ileri sürülmektedir.⁵⁰

IV. SÖZLEŞMENİN FESHİNİN SONUÇLARI

Sözleşme'nin feshi Türkiye açısından hiçbir zaman hoş karşılanabilir bir durum değildir. Fesih, sadece Türkiye bakımından değil, başta Sovyetler Birliği'nin halefi durumundaki Rusya olmak üzere Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin güvenliklerini tehlikeye ata-

mümkün olmadığı mevcut hukuki düzende değişiklik yapılması durumunda Karadeniz'e kıyısı olmayan devletler de Kafkaslar ve Karadeniz'de yaşanacak askeri ve siyasi krizlere doğrudan müdahil olma imkânı elde etmeyi ümit etmektedir: Emir Gürbüz, "Möntrö Boğazlar Sözleşmesi Işığında Kanal İstanbul", http://www.academia.edu/6160885/M%C3%B6ntr%C3%B6_Bo%C4%9Fazlar_S%C3%B6zle%C5%9Fmesi_%C4%B1%C5%9F%C4%B1%C4%9F%C4%B1_da_Kanal_%C4%B0stanbul, s. 3.

⁴⁵ Sözleşme m. 28(3).

⁴⁶ Sözleşme m. 28(4).

⁴⁷ Zengin, s. 47.

⁴⁸ Toluner, Milletlerarası Hukuk, s. 179; Pazarcı, Uluslararası Hukuk II. Kitap, s. 353.

⁴⁹ The Vienna Convention on the Law of Treaties 1969. Türkiye, bu Sözleşme'ye taraf olmamıştır.

⁵⁰ Kuran, s. 110; Pazarcı, Uluslararası Hukuk II. Kitap, s. 353.

cağından ciddi olumsuz sonuçlar doğurabilir. Ancak Sözleşme'nin 20 yıllık bir süreyle yapılmış olması sebebiyle m. 28(3) hükmüne göre Taraf Devletlerden herhangi birinin herhangi bir zamanda fesih hakkını kullanabileceği de bir gerçektir.

İstikrarlı ve titizlikle 81 yılı aşkın bir zamandır uygulanmakta olan Sözleşme, mevcut geçiş rejimiyle önemli bir denge unsuru olmuştur. Fesih, birçok yönlerden bu dengeyi bozacağından belirsizlik yaratabilir. En azından kısa vadede Sözleşme'nin feshi beklenmemekle birlikte muhtemel bir fesih durumunda ortaya çıkabilecek hukuki meselelerin analiz edilerek Türkiye'nin hak ve menfaatlerine en uygun politika ve fikirlerin geliştirilmesinde büyük faydalar bulunmaktadır. Türkiye'nin güvenliği ile yakından ilgili olması sebebiyle Boğazların hukuki rejimine ilişkin kural ve politikalar belirlenirken Türkiye'nin hayati hakları ve ulusal savunması hiçbir zaman gözden uzak tutulmamalıdır.⁵¹

1. Yeni Bir Konferans Düzenlenmesi

Taraf Devletlerden birisi, m. 28(3) hükmüne uygun olarak fesih hakkını kullandığında, Sözleşme, bütün devletler için ortadan kalkar. Bu durumda Boğazlardan geçiş rejimini belirleyecek yeni bir milletlerarası sözleşmenin yapılması amacıyla Taraf Devletler, bir konferans düzenlemeyi kabul etmişlerdir.⁵² Sözleşme feshedilmiş olsa da belirlenecek yeni geçiş rejiminin müstakil bir milletlerarası sözleşmeyle belirlenmesi gerekmektedir.

Taraf Devletler, yeni bir milletlerarası sözleşmenin akdedilmesinde yetkilidirler. Sözleşme m. 28(4)'ün açık hükmü karşısında Taraf Devlet sıfatına sahip olmayan devletlerin böyle bir konferansa doğrudan katılma hakları bulunmamaktadır. Bununla birlikte Sovyetler Birliğinin halefi olarak Rusya Federasyonu ile Ukrayna'nın konferansa Taraf Devlet sıfatıyla katılmaları gerekir.⁵³ Doktrinde Potsdam görüş-

⁵¹ Kuran, s. 114.

⁵² Sözleşme m. 28(4).

⁵³ Rusya ve Ukrayna Taraf Devlet sıfatını kazanmışlarsa da Gürcistan taraf olmak niyetiyle herhangi bir beyanda bulunmamıştır: Kurumahmut, Montrö Sözleşmesi, s. 138. Uluslararası hukuk doktrininde Sovyetler Birliği'nin halefi olarak Rusya Federasyonu'nun kabul edildiği, Gürcistan ve Ukrayna'nın Karadeniz'e kıyısı olan devletler olarak haklardan yararlanmalarının gerekmesine rağmen

meleri⁵⁴ sebebiyle Sovyetler Birliği ve İngiltere tarafından Amerika Birleşik Devletlerine (ABD) taraf sıfatı verildiği, ABD'nin neredeyse taraf devlet sıfatını kazandığı, yeni sözleşmenin hazırlık çalışmalarına birebir katılabileceği, ABD olmadan masaya oturmanın pek mümkün olmayacağı ileri sürülmektedir.⁵⁵ Sözleşme m. 28(4)'ün açık hükmü karşısında bu görüşe katılmak mümkün değildir.

Sözleşme'ye Taraf Devletlerin tamamının katılmadığı, sadece eski Sovyetler Birliği, İngiltere ve ABD arasında Potsdam'da gerçekleştirilen görüşmelere dayanarak Taraf Devlet sıfatına sahip olmayan bir devlete bu sıfat verilemez. ABD'nin neredeyse Taraf Devlet olduğu ve Sözleşme'nin yerine geçecek bir başka sözleşmenin konferans görüşmelerine doğrudan katılabileceğine dair bu görüş, Sözleşme m. 28(4)'ün açık hükmünün görmezden gelinmesi anlamına gelmektedir. Sözleşme'ye Taraf Devletlerden sadece ikisinin katıldığı ve aralarında Boğazlar meselesinin de görüşüldüğü bir konferansın, ABD'ye Taraf Devlet sıfatını kazandırması veya doğrudan muhtemel konferansa katılma hakkı sağlaması hususunda yeterli ve güçlü bir hukuki dayanak olamayacağı değerlendirilmektedir. Bununla birlikte böyle bir konferansa katılma hakkına sahip devletlerin insiyatifine bağlı olarak ABD veya bir başka devletin konferansa davet edilmesi mümkündür.

bu devletlere Taraf Devlet sıfatının tanınamayacağı görüşünün ağır bastığı ileri sürülmektedir: Sevin Toluner, "Güncel Gelişmeler Işığında 1936 Montreux (Montrö)", İstanbul Barosu Dergisi 2006, C. 80, S. 6, s. 2406. Bükülmez, s. 215. Bu görüşte isabet bulunmamaktadır. Rusya Federasyonu'nun yanı sıra Gürcistan ve Ukrayna'nın da Karadeniz'de kıyıları bulunmaktadır. Bu devletler, Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra kurulmuş, bağımsız ve egemenliklerini kazanmışlardır. Gürcistan ve Ukrayna'nın Sözleşme'nin getireceği haklardan kıyı devleti olarak faydalanmalarına rağmen yeni akdedilecek bir milletlerarası sözleşmede söz sahibi olamayacaklarının kabulü hem Sözleşme'nin özüne ve amacına aykırıdır, hem de bu devletlerin egemenlik haklarının tanınmaması anlamına gelmektedir. Nitekim Ukrayna, Taraf Devlet sıfatını kazanmıştır.

54 Potsdam görüşmelerinde Sözleşme'nin yeni şartlara uymaması nedeniyle değiştirilmesinin gerekli olduğu ve bu sorunun ABD, İngiltere ve Sovyetler Birliği'nin her biriyle Türkiye arasında doğrudan görüşmelere konu olmasını öngören bir kararın alınmasıyla yetinilmiştir: Harry N. Howard, "Some Recent Developments in the Problem of the Turkish Straits", The Department of State Bulletin (1945 - 1946), Vol. XVI, No. 395, s. 143 - 152; Mehmet Gönübol, Olaylarla Türk Dış Politikası (1919 - 1995), Siyasal Kitabevi, Ankara 1996, s. 205 - 211.

55 Toluner, "Güncel Gelişmeler", s. 2406; Bükülmez, s. 216; Kurumahmut, Montrö Sözleşmesi, s. 127.

2. Uygulanacak Geçiş Rejimi

Sözleşme'nin feshi durumunda yeni bir sözleşme yapılmıyaya kadar Boğazlardan geçiş için hangi rejimin uygulanacağı önemli bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Fesih gerçekleşmiş olsa da geçiş ve seyrüsefer serbestisi ilkesinin süresiz şekilde uygulanması gerekir. Ancak bu ilkenin sınırlarının ne olacağı, ne şekilde ve hangi rejime tabi olarak değerlendirileceği hususu ortaya çıkmaktadır. Bu süreçte transit geçiş rejimi, iç sular rejimi ve zararsız geçiş rejimlerinden hangisi uygulanacaktır? Bir başka alternatif olarak feshedilmiş olsa da Sözleşme, bir örf ve adet hukuku kuralı olarak kabul edilip aynen uygulanmaya devam olunabilecek midir?

A- Transit Geçiş Rejimi

Transit geçiş rejimi, ilk defa DHS ile milletlerarası hukuka girmiştir. DHS m. 38(2)'de transit geçişin, sadece açık denizin bir parçasından veya münhasır ekonomik bölgeden, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bir parçasına boğazdan devamlı ve hızlı bir geçiş amacıyla seyrüsefer ve bu saha üzerinde uçuş serbestisinin kullanılmasını anlamına geldiği belirtilmiştir. Bununla beraber, devletin ülkesine giriş şartları saklı kalmak üzere, geçişin devamlılığına ve hızlılığına ilişkin zorunluluk, boğaza kıyıdaş bir devletin ülkesine girmek, ülkeyi terk etmek veya ülkeden yeniden hareket etmek amacıyla boğazdan geçişi engellemez.

Transit geçiş kavramı, hem denizden, hem de boğazlar üzerindeki hava sahasından geçiş hakkını kapsamaktadır. DHS m. 38(1)'de, transit geçiş rejiminin açık denizin veya bir münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya bir münhasır ekonomik bölgenin diğer bölümü arasında uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlara uygulanacağı ifade edilmektedir. Uluslararası seyrüsefer için kullanılan bu tür boğazlarda bütün gemiler ve uçaklar, engellenemez transit geçiş hakkına sahiptir. Ancak, transit geçiş hakkı bir devletin kıtası ile bu devlete ait bir ada arasında kalan boğazlarda, eğer adanın açık deniz tarafında veya bir münhasır ekonomik bölgede seyrüsefer ve hidrografik özellikler bakımından eşit uygunlukta başka bir yol mevcutsa uygulanmayacaktır.

Transit geçiş rejimiyle boğazları kullanan devletlere tanınan en

önemli husus, her türlü gemi ve uçaklara bu hakkın tanınmasıdır. Sözleşme’de uçak ve gemiler arasında herhangi bir ayırım gözetilmemiştir. Bunların tabiiyetleri, malikleri, özel veya devlet gemileri olması, ticaret gemisi ya da savaş gemisi ve uçağı olmaları arasında herhangi bir fark yoktur. Bütün uçak ve gemilere, özelliklerine bakılmaksızın ve geçiş için önceden ihbar ya da izin yükümlülüğüne tabi olmaksızın tanınmaktadır. Transit geçiş rejimi, sadece deniz hukukunda değil, hava sahasının hukuki rejimi konusunda da hukuki sonuçlar doğuran bir kavramdır. Dolayısıyla, transit geçiş hakkı, devletin hava sahası üzerindeki egemenliğini açıkça sınırlandıran genel bir kural olarak görülebilir.⁵⁶

Anlaşılabacağı üzere transit geçiş rejimi, zararsız geçiş rejimine nazaran bir hayli serbestiler ihtiva etmekte, boğaz devletinin egemenliğini önemli ölçüde kısıtlamaktadır.⁵⁷ Transit geçiş rejimi, boğaz devletleri ile boğazları kullanan devletler arasındaki dengeyi, boğazı kullanan devletler lehine bozmuştur. Bu yönüyle ileride birçok uluslararası uyuşmazlığa sebebiyet verebilir.⁵⁸ DHS, transit geçiş hakkını kullanan gemilerin uymakla yükümlü oldukları konuları açık olarak belirtmesine rağmen geçiş hakkı sırasında bu yükümlülüklerini ihlal eden gemiler üzerinde boğaz devletinin yetkileri konusunda herhangi bir açıklama getirmemektedir. Transit geçişe dair bölümde kıyı devletinin zararlı geçişi önlemek yetkisine benzer bir yetki öngörülmemiştir. Bu tür hükümlerin Sözleşmede bulunmaması bilinçli bir boşluk olarak değerlendirilmektedir.⁵⁹ Oysa zararsız geçiş rejiminde ilgili hava sahası üzerinde yabancı devlet uçaklarına geçiş hakkı tanınmadığı gibi, deniz altılar ve sualtı araçlarının ancak su üstünden ve bayraklarını

⁵⁶ Toluner, Milletlerarası Hukuk, s. 144; Baykal, Deniz Hukuku, s. 242 - 243.

⁵⁷ Baykal, Deniz Hukuku, s. 262; Ece, s. 54.

⁵⁸ Baykal, Deniz Hukuku, s. 262; Kuran, s. 103.

⁵⁹ Kuran, s. 102; Toluner, Milletlerarası Hukuk, s. 146; Robin Rolf Churchill/Alan Vaughan Lowe, The Law of the Sea, 3th ed., Manchester University Press, Manchester 1999, s. 108 - 109. Transit geçiş rejimi, 1960’lı yıllardan sonra devletlerin hızla kara sularını 12 mile çıkarma girişiminde bulunmaları sebebiyle uluslararası ulaştırmada kullanılan birçok boğazın kara suları ya da ulusal boğaz haline geleceği endişesine karşı ihdas edilmiştir. Böylece, söz konusu boğazlardaki serbest geçiş, güvenceye alınmıştır: Özman, s. 366; Baykal, Deniz Hukuku, s. 261; Toluner, Milletlerarası Hukuk, s. 139, 145; Kurumahmut/Yaycı, s. 36; Satya N. Nandan, “Legal Regime for Straits used for International Navigation”, The Proceedings of the Symposium on the Straits Used for International Navigation (Editörler: Bayram Öztürk/Reşat Özkan), İstanbul 2002, s. 3; Sohn/Kristen, s. 106.

göstermek suretiyle zararsız geçiş hakkından yararlanmaları mümkündür.⁶⁰

Doktrinde Sözleşme'nin feshedilmesi durumunda, Türkiye'nin son derece aleyhinde de olsa Türk Boğazlarından geçişte hiçbir sınırlandırmayı öngörmeyen tam bir serbesti rejimi olarak transit geçiş rejiminin uygulanacağı ileri sürülmektedir.⁶¹ Bu görüşe katılmak mümkün değildir.

Türk Boğazlarının hem iç sular mahiyetinde olması, hem de DHS m. 35(c)'de belirtilen özel sözleşmelere tabi boğazlardan sayılması sebebiyle geçiş rejiminin hali hazırda transit geçiş rejimi olmadığı açıktır. Sözleşme feshedildiğinde dahi geçiş rejiminin transit rejimine tabi olacağı, hiçbir şekilde kabul edilemez. Transit geçiş rejimi, fiziki ve coğrafi konumu itibarıyla Boğazlarda uygulanamaz.⁶² Boğazlar, her ne kadar açık denizin veya bir münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya bir münhasır ekonomik bölgenin diğer bölümü arasında uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlar tanımına uygun düşmekte ise de bu durum transit geçiş rejiminin ister istemez Boğazlara uygulanacağı anlamına gelmemektedir.⁶³

⁶⁰ Baykal, *Deniz Hukuku*, s. 260.

⁶¹ Bükülmez, s. 214; Elekdağ, s. 18.

⁶² Baykal, "Türk Boğazları", s. 36; Kurumahmut, *Montrö Sözleşmesi*, s. 130 - 131. Bununla beraber Kurumahmut, yeni bir Sözleşme yapılamaması durumunda DHS'nde öngörülen transit geçiş rejiminin uygulanması girişimleri olabileceğini, bu durumda zararsız geçiş, transit geçiş veya Türk Boğazlarının sui generis yapısına uygun özel bir geçiş rejiminden hangisinin uygulanacağını tartışacağını, Türk Boğazlarının iki açık denizi birbirine bağlayan bir boğaz olduğu fikri baskın çıkar ve bu durum Türkiye tarafından da kabul edilirse Boğazlarda bugünkünden çok daha serbest bir geçiş rejiminin uygulanacağını ileri sürmektedir.

⁶³ Aksi görüş için bkz. Zengin, s. 50 - 55; Toluner, "Güncel Gelişmeler", s. 2407. Bu yazarlar, bu zamana kadar Türkiye'nin ileri sürdüğü görüş ve savunduğu politikalara tamamen ters biçimde Sözleşme'nin feshini müteakip Türkiye'nin geçişi dilediği gibi düzenleyemeyeceğini, statüsü bir milletlerarası sözleşmeyle düzenlenmemiş boğazlardan geçişi düzenleyen milletlerarası deniz hukuku kurallarının mevcut olduğunu, kaynağında örf ve adet hukuku olan bu kuralların 1958 tarihli Cenevre Karsuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi ile DHS'nde ayrıntılı olarak düzenlendiğini, DHS hükümlerinin milletlerarası teamül haline geldiğini ve Türkiye için bağlayıcı olduğunu, Türkiye'nin Sözleşme'de saklı tuttuğu zabıta ve yargı yetkisini bu kurallar çerçevesinde kullanabileceğini, Sözleşme'nin boşluklarının doldurulmasında bu kurallara başvurulabileceğini, fesih durumunda da belirtilen milletlerarası sözleşmelerin uygulanabileceğini, geçiş ve seyrüsefer serbestisi prensibinin kapsamı ve kullanılmasında koşullarının belirlenmesinde başvurulacak olan kuralların, bu coğrafi konumdaki boğazlar için öngörülen genel milletlerarası deniz hukuku kurallarından başkası olmayacağını ileri sürmek-

Öncelikle belirtilmelidir ki, Türkiye DHS'ne taraf olmadığı gibi, bu Sözleşme'ye karşı "ısrarlı itirazcı" (*persistent objector*) konumunu sürdürmektedir. Dolayısıyla, DHS'nin Türkiye için bir örf ve adet hukuku kuralı niteliği hâline geldiği söylenemez. Yine DHS'nin transit geçişe ilişkin hükümleri de bir örf ve adet hukuku kuralına dönüşmüş değildir. Boğaz devletleri ile boğazı kullanan devletler arasındaki dengeyi boğazı kullanan devletler lehine bozan transit geçiş rejimi, birçok uyumsuzluğa da sebep olabilir.⁶⁴ Transit geçiş hükümleri, Türkiye bakımından bağlayıcı olarak görülemez. Ayrıca, fesih durumunda transit geçiş rejiminin uygulanacağı görüşü, Boğazların Türkiye'nin iç suları mahiyetinde olduğunun göz ardı edildiği anlamına gelmektedir. Boğazlar, uluslararası seyrüseferde kullanılan su yolları olsalar dahi bu durum, onların Türkiye'nin bir parçası olduğu gerçeğini değiştirmez. Esasen, Boğazların Türkiye'nin iç sularına dâhil olduğu hususunda önemli bir tartışma bulunmamaktadır.

B- Zararsız Geçiş Rejimi

Doktrinde fesih durumunda, transit geçiş rejimi bir teamül kuralına dönüştüğünde dahi Boğazlarda bu rejimin değil, fakat zararsız geçiş rejiminin uygulanacağı ileri sürülmektedir.⁶⁵ Bu görüş taraftarlarına göre Sözleşme sona erdiğinde Boğazlar teriminin Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı'nı kapsayan bir terim olarak kullanılması gerekli değildir. İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçiş, ayrı ayrı değerlendirilerek Marmara Denizi'nin özel konumu ve

tedirler. Bu görüşün nihai sonucu kısaca, fesih durumunda Boğazlardan geçiş rejiminin Türkiye'nin bir hayli aleyhine olabilecek transit geçiş rejiminin uygulanacak olmasıdır.

⁶⁴ Özman, s. 373. Yazar, transit geçiş uygulamalarında özellikle Güney Doğu Asya'daki boğazlardan savaş gemilerinin geçişlerinde bazı sorunların ortaya çıktığını belirtmektedir. Ayrıca bkz. Kuran, s. 103; Baykal, Deniz Hukuku, s. 261. Yazar, DHS'nin 1958 Konvansiyonu gibi kodifikasyon anlaşması olmayıp, ortaya koyduğu kuralların milletlerarası teamül kurallarının delili niteliğinde olmadığını, dolayısıyla otomatik olarak bütün devletleri bağlamayacağını, milletlerarası hukukun bir kuralının bir devlet için teamül kuralı niteliği taşıyorken diğer bir devlet için sözleşmeden kaynaklanabileceğini, DHS'nin transit geçiş rejimine ilişkin hükümlerinin teamül kuralı niteliği kazanmadığını, teamül kuralı oluşumu bakımından devlet uygulamalarının miktarını ölçmenin zor olduğunu belirtmektedir.

⁶⁵ Baykal, Deniz Hukuku, s. 262; Kuran, s. 113. Boğazlarda zararsız geçiş rejiminin uygulanacağına dair benzer görüşler için bkz. Özersay, s. 43; Toluner, Milletlerarası Hukuk, s. 166.

tarihi durumu da göz önüne alınarak her bir boğazdan yapılacak geçişin bir devletin kara suları ile bir açık deniz ya da münhasır ekonomik bölge kısmı arasındaki geçiş olarak kabul edilmesi gerekir. Bu durumda DHS m. 45'de belirtildiği şekilde "ertelenemez zararsız geçiş rejimi" geçerli olur. Zararsız geçiş rejiminin uygulanması Sözleşme'nin geçiş rejimine daha uygun düşmektedir. Bu görüşe katılmak mümkün gözükmemektedir.

Öncelikle belirtmelidir ki, zararsız geçiş rejimi, esas itibarıyla kara sularından geçişi düzenlemektedir. Zararsız geçiş rejimi, istisnai bazı hâllerde uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlarda da uygulanabilir. DHS m. 45, uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlardan m. 38(1) gereği transit geçiş rejiminin uygulama alanı dışında bırakılan boğazlar ile bir devletin kara sularını açık denizin bir kısmına veya diğer bir devletin münhasır ekonomik bölgesine bağlayan boğazlara zararsız geçiş rejiminin uygulanacağını hüküm altına almaktadır. Bu boğazlarda zararsız geçiş hakkının kullanılması geçici bir süre için dahi durdurulamaz.⁶⁶

Türk Boğazları, bu niteliklerde olmadığı için zararsız geçiş rejiminin uygulanacağı görüşü, DHS'yle dahi çelişmektedir. Ayrıca bu görüşte, Türk Boğazlarının Türkiye'nin iç sularının bir parçası olduğu gerçeği açıkça ihmal edilmektedir. Zararsız geçiş rejiminin uygulanabileceği görüşü, ilk bakışta makul gözükabilirse de Türkiye'nin Boğazlarda geçişin zararsız olmasını isteme hakkı ile DHS'de düzenlenen zararsız geçiş rejiminin birbiriyle karıştırılmaması gerekir.⁶⁷ Sözleşme'nin feshi durumunda iç sular rejimine kıyasla nispeten daha zayıf nitelikteki zararsız geçiş rejiminin uygulanacağını kabulü, Türkiye'nin bu zamana dek ileri sürdüğü görüş ve politikalara aykırı gözükmektedir. Zira mevcut geçiş rejiminde bile Türk Boğazlarının Türkiye'nin iç sularına dâhil olduğu hususunda esaslı bir tartışma bulunmamaktadır. Sözleşme'nin konferans çalışmalarında Türk Heyetinin Türk Boğazlarının Türkiye'nin iç sularına dâhil olduğu yönündeki görüşlerine karşı herhangi bir itiraz ileri sürülmemiştir.

Zararsız geçiş rejimi, transit geçiş rejimine nazaran kıyı devletlerine çok daha fazla haklar vermektedir. Transit geçiş, ertelenemez olduğu hâlde zararsız geçiş ertelenebilir niteliktedir. Zararsız geçiş re-

⁶⁶ Sözleşme m. 45(2).

⁶⁷ Kurumahmut, Montrö Sözleşmesi, s. 131.

Jiminde eğer geçiş, kıyı devletinin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar veriyor ise kıyı devleti, geçişi engellemek için gerekli her türlü tedbiri alabilir.⁶⁸ Ancak, Türkiye'nin geçişi barışına, düzenine veya güvenliğine tehdit oluşturduğu takdirde erteleme hakkının varlığı, hiçbir zaman Türk Boğazlarında salt kendine özgü zararsız geçiş rejiminin uygulandığı sonucunu doğurmaz. Uğraksız geçiş, hiçbir şekilde kontrolsüz geçiş olarak yorumlanamaz.⁶⁹

Her ne kadar Türk iç sularının bir parçası olan Türk Boğazlarında geçiş ve seyrüsefer serbestliğinin mevcudiyeti, iç sular rejimini zararsız geçiş rejimine yaklaştırmakta ise de bu durum, Türk Boğazlarının iç sular rejimine tabi olduğu gerçeğini değiştirmez. İç sular rejiminde kıyı devletinin egemenliği, istisnalar bir yana zararsız geçiş rejimine kıyasla çok daha güçlüdür. Zararsız geçiş rejiminde geçişin zararlı olduğunu değerlendiren kıyı devleti, iç sular rejiminde bu hakkını evleviyetle kullanabileceği gibi geçiş esaslarına ilişkin olarak daha geniş düzenlemeler yapma özgürlüğüne sahiptir.

Fesih durumunda İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçişlerin ayrı ayrı değerlendirilmesi, her bir boğazdan geçişin bir devletin kara suları ile bir açık deniz ya da münhasır ekonomik bölge kısmı arasındaki geçiş olarak kabul edilmesi görüşü, Boğazların bir bütün olarak kabulüne dair tarihsel gelişim ve anlayışla bağdaşmadığı gibi gerçekçi de değildir. Aksi takdirde Türk Boğazlarından uğraksız geçiş mümkün olmaz. Oysa Sözleşme'de fesih durumunda dahi Türk Boğazları bir bütün olarak görülmüş, geçiş ve seyrüsefer serbestliği ilkesinin sonsuz olduğu ilkesi kabul edilmiştir.

C- İç Sular Rejimi

İç sular, kıyı devletinin yetkilerinin tam ve mutlak olduğu deniz alanlarıdır. İç sularda kıyı devletinin yetkileri, kara ülkesindeki yetkilerden farksızdır. Milletlerarası hukuk, kara ülkesi için bazı sınırlamalar öngörmüşse bunlar aynen iç sular için de geçerlidir. Milletlerarası hukuk, kıyı ile sıkı bir bağlantı içinde bulunan iç sularda kıyı devletinin çıkarlarına üstünlük tanımıştır.⁷⁰

⁶⁸ DHS m. 19, 25.

⁶⁹ Karan, s. 438.

⁷⁰ Toluner, Milletlerarası Hukuk, s. 109; Kuran, s. 35 – 36; Özman, s. 247; Baykal, Deniz Hukuku, s. 133, 137.

Sözleşme'nin feshedilmesi durumunda Türkiye, Türk Boğazlarında geçiş ve seyrüsefer serbestliği ilkesi baki kalmak kaydıyla tamamıyla iç sular rejimini uygulayabilir. Türk Boğazları'nın Türkiye'nin iç sularının bir parçası olduğunda kuşku yoktur. Türk Boğazları uluslararası seyrüseferde kullanılan birer suyolu olsalar dahi Türkiye'nin tam egemenliğine tabi iç sularıdır.⁷¹ Egemen Boğaz devleti olarak Türkiye, bu rejimi tabi olduğu uluslararası hukuk kurallarına uygun olarak belirleme, yorumlama ve uyulmasını güvence altına alma yetkisini haizdir.⁷²

Mevcut Sözleşme rejiminde dahi Türk Boğazları, Türk iç sularına dâhildir. Kısıtlama, sadece geçiş ve seyrüsefer özgürlüğünün tanınmış olması bakımındandır. Uğraksız geçiş rejimi, Türk Boğazlarının iç sular olarak nitelendirilmesini gölgede bırakacak bir devlet uygulaması değil, aksine iç sular rejimine getirilmiş bir kısıtlama olarak yorumlanmalıdır. Sözleşme'nin feshi hâlinde Türkiye'nin, geçiş ve seyrüsefer serbestliği ilkesine bağlı kalacak olmakla beraber bu ilkenin özüne dokunmamak kaydıyla tamamen iç sular rejimini uygulaması önünde bir engel bulunmamaktadır.⁷³ Bu rejim, zararsız geçiş rejimine kıyasla kıyı devletine çok daha geniş yetkiler tanımaktadır.

Sözleşme'nin hazırlık görüşmelerinde Türkiye'nin Boğazların hu-

⁷¹ Bükülmez, s. 216.

⁷² Karan, s. 440. Yazar, Türk Boğazlarının kendisine özgü bir suyolu olduğunu, Sözleşme'de düzenlenen geçiş rejiminin uğraksız geçiş olduğunu ileri sürmektedir. Her ne kadar Sözleşme'de transit geçişten bahsedilmekte ise de transit geçiş rejiminin ilk defa DHS'nde düzenlenmiş olması, Boğazlardan geçişin durmaksızın ve herhangi bir limana uğramaksızın yapılmasının amaçlanması sebebiyle bu görüşün isabetli olduğu düşünülmektedir.

⁷³ Karan, s. 432, 440; Kurumahmut, Montrö Sözleşmesi, s. 130. Yazar, Sözleşme'nin feshi ve yeni bir sözleşme yapılamaması durumunda Lozan Barış Antlaşması'nın 23. maddesinin uygulanmaya devam edeceğini, buna göre Türk Boğazlarından barışta ve savaşta, denizden ve havadan geçiş ve ulaşım serbestliği ilkesinin geçerli olacağını ileri sürmektedir. Yazar, bir yandan, fesih durumunda transit geçiş rejiminin uygulanmasının mümkün olmayıp iç sular rejiminin uygulanacağını ileri sürerken diğer yandan, çelişkili biçimde Lozan Barış Antlaşması'nın 23. maddesinin uygulanmasının mümkün olacağını belirtmektedir. Öncelikle, Sözleşme'nin feshi üzerine Lozan Barış Antlaşması'nın kendiliğinden geçerlik kazanacağı görüşünün hukuki temellerinin bulunmadığını belirtmeliyiz. Bir milletlerarası sözleşmenin feshi hâlinde o sözleşmenin düzenlediği meseleye dair yürürlükten kaldırılan ilgili milletlerarası sözleşme hükümlerinin kendiliğinden cari olacağına dair bir milletlerarası hukuk kuralı bulunmamaktadır. Ayrıca, Lozan Barış Antlaşması'nın 23. maddesinde düzenlenen geçiş rejimi, özü itibarıyla DHS'nde düzenlenen transit geçiş rejimiyle hemen hemen örtüşmektedir.

kuki mahiyetinin iç sular olduğuna yönelik görüşlerine herhangi bir itiraz gelmemiş olması, bu zamana kadar geçen süreçte Boğazlardan geçiş ve seyrüsefer emniyetine yönelik Türkiye'nin tek yanlı olarak gerekli tedbirleri alması ve bunları uygulama yeteneği iç sular rejiminin cari olduğunun önemli göstergeleridir. İç sular rejimi, Türkiye'nin başta mevcut zabita ve yargı yetkisi olmak üzere egemenlik hakkından kaynaklanan diğer yetkilerini daha güçlü şekilde kullanmasına olanak vermektedir. Geçiş ve seyrüsefer özgürlüğü, mevcut rejimi zarsız geçiş rejimine bir ölçüde yaklaştırmakta ise de iç sular rejimi, her halükarda Türkiye'nin hak ve menfaatlerine uygun düşmektedir.

İç sular rejiminin uygulanması, Sözleşme'nin 1. maddesinde genel olarak düzenlenen sonsuz geçiş ve seyrüsefer özgürlüğü ilkesinin usul ve esaslarının Türkiye tarafından somutlaştırılmasına imkân sağlamaktadır. Bu sayede Türkiye, egemenlik yetkilerine dayanarak geçiş ve seyrüsefer özgürlüğünün emniyet içinde sağlanmasının yanı sıra deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik her türlü kuralı ihdas edebilir, gerekli gördüğü düzenleyici işlemleri yürürlüğe koyabilir. Bununla birlikte geçiş ve seyrüsefer özgürlüğü ilkesinin süresiz olması, doğal olarak Türkiye'nin Karadeniz'deki açık deniz alanlarına yönelik düzenlemeler yapmasını engellemektedir.⁷⁴ Türkiye, iç sular rejimine dayanarak güvenlik gibi bazı gerekçelerle Karadeniz'de kıyısı olmayan devletlerin savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesini engelleyebilirse de bu hususta her zaman takdir yetkisine sahip değildir. Sözleşme'de düzenlendiği şekilde gemi türleri ve tonajları bakımından da mevcut sınırlandırmaları da uygulayamaz.

D- Uluslararası Örf ve Adet Hukuku Rejimi

Doktrinde Karan tarafından Sözleşme'nin herhangi bir sebeple yürürlüğünün sona ermesi durumunda Sözleşme hükümlerinin, egemen boğaz devleti konumundaki Türkiye'nin makul bir çekincesi olmadıkça, uluslararası örf ve adet kuralı olarak varlığını devam ettireceği savunulmaktadır.⁷⁵ Karan'a göre Taraf Devleti sıfatı olmayan devletler nasıl ki, Sözleşme'ye örf ve adet kuralı olarak itibar ediyorsa, 1936 yılından bu yana herhangi bir çekincesi olmayan Türkiye

⁷⁴ Kurumahmut, Montrö Sözleşmesi, s. 132.

⁷⁵ Karan, s. 434.

dışındaki bir Taraf Devletin fesih hakkını kullanarak Sözleşmeyi tüm dünya devletleri için bertaraf edebilmesi, bu sayede dünya güvenlik algısını kökünden sarsması düşünülemez. Boğazların hukuki statüsünün Türkiye'nin iç suları olduğu esasına dayanan bu görüş, birçok açıdan isabetlidir.

Sözleşme, sadece Türkiye ile birlikte Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin değil, fakat aynı zamanda Dünya'nın güvenliğini sağlayan önemli bir uluslararası metindir. Bu amaca ulaşılmasında Sözleşme'nin hareket noktası, Boğazların idaresini ve Boğazlar üzerindeki mutlak kontrolü Türkiye'ye bırakma düşüncesidir. Bu bağlamda Türkiye'nin Boğazlarda bu zamana dek gerçekleştirmiş olduğu uygulamalar dikkate alındığında Boğazlar üzerinde esas itibarıyla karasularında uygulanan zararsız geçiş rejiminin değil, fakat iç sular rejiminin uygulanması gerektiği sonucuna ulaşılmaktadır.⁷⁶

Türkiye Cumhuriyeti tarihinin en önemli diplomatik zaferlerinden biri olarak seksen bir yılı aşkın bir süredir sorunsuz ve titizlikle uygulanan Sözleşme hükümleri, şüphesiz uluslararası örf ve adet hukuku kuralı hâline dönüşmüştür. Taraf olmayan devletler için dahi Sözleşme hükümlerinin bağlayıcı olması ve herhangi bir çekince söz konusu olmaksızın aynen uygulanması, bunun en açık göstergelerindedir. Böylece, Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki mutlak egemenliği Sözleşme'ye taraf olsun veya olmasın bütün devletlerce tanınmaktadır.⁷⁷ Türkiye, mutlak bir egemen devlet olarak Sözleşme'nin yorumlanmasında, değiştirilmesinde, yürürlükten kaldırılmasında ve hatta yürürlükten kalktıktan sonra dahi Boğazlarda uygulanacak geçiş rejiminin belirlenmesinde nihai söz hakkına sahiptir.⁷⁸

İç sular rejiminin Boğazlarda Türkiye'ye vermiş olduğu mutlak egemenlik yetkisi çerçevesinde Sözleşme'nin Dünya barışı ve güvenliğine sağlamış olduğu katkı, fesih durumunda yeni bir sözleşme ak-

⁷⁶ Karan, s. 434. Benzer görüşler için bkz. Aybay, s. 911, Çelik, Milletlerarası Hukuk I, s. 176, dn. 43; Gönübol, Sahil Sularının Hukuki Statüsü, s. 131; Kurumahmut/Yaycı, s. 37; Özman, s. 409, Yüceer, s. 49; İnan, "Turkish Straits", s. 161; Fevzi Topsoy, Ulusal ve Uluslararası Düzenlemeler Işığında Türk Boğazlarının Güvenliği Sorunu, Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Kırıkkale 2002, s. 63.

⁷⁷ Karan, s. 433.

⁷⁸ Karan, 433; Özman, 405.

dedilinceye kadar Sözleşme hükümlerinin örf ve adet kuralı olarak kabulü ve uygulanması yönünde önemli bir fiili ve hukuki temel oluşturmaktadır. Bir milletlerarası örf ve adet kuralının mevcudiyeti için gerekli maddi ve psikolojik unsurlar, Sözleşme için geçerlidir.

Milletlerarası alanda ve milletlerarası ilişkilerde benzer olaylar karşısında aynı tutum ve davranışların tekrarlanmasının sürekli ve genel bir uygulama olması, maddi unsuru oluşturmaktadır.⁷⁹ Seksen bir yılı aşkındır uygulanan Sözleşme bakımından bu unsurun mevcudiyeti hususunda tereddüt yoktur. Psikolojik unsur (*Opinio Juris*) ise belli bir olay karşısında belli bir tarzda davranmanın hukuk bakımından zorunlu olduğu hususundaki inançtır. Milletlerarası teamülü alelade adetlerden ve milletlerarası nezaket kurallarından ayıran şey, psikolojik unsurdur.⁸⁰ Psikolojik unsurun, yani inancın soyut bir inanç olması yeterli değildir. Bu inancın gerçekten bir taraf için somut bir hak doğururken öteki taraf için de bu hakka saygı gösterme yükümlülüğünü getirmiş olması gerekir.⁸¹ Bu unsurun da Sözleşme için gerçekleşmiş olduğu rahatlıkla söylenebilir. Zira sadece Taraf Devletler değil, fakat taraf olmayan bütün devletler hiçbir çekince ileri sürmeksizin ve oldukça uzun bir zaman süreci içinde Sözleşme hükümlerine bağlı kalmaya devam etmektedirler. Taraf Devletlerden birinin fesih hakkını kullanması, yeni bir sözleşme yapılıncaya kadar örf ve adet hukuku kuralı olarak oluşan bu düzen ve dengeyi bozmamalıdır. İç sular rejimi temelinde fesihden sonra da psikolojik unsur, varlığını sürdürecektir.

Karan'a göre Türk Boğazları, içinde seyrüsefer riski oluşturmayan Marmara Denizi olarak isimlendirilen boğaz dışı bir iç su alanını ihtiva etmesi sebebiyle esasen bir bütün olarak Boğaz ve özellikle DHS anlamında uluslararası seyrüseferde kullanılan bir boğaz olarak nitelendirilemez. Dolayısıyla Türk Boğazları, DHS m. 35'de zikredilen süreğen uluslararası sözleşmeye konu bir boğaz olarak görülemez.⁸² Yazar, devamla Sözleşme'nin bizatihi Türkiye'nin tarafı olduğu bir uluslararası sözleşme olması dolayısıyla Türkiye'nin egemen olduğu Türk Boğazları

⁷⁹ Edip F. Çelik, *Milletlerarası Hukuk*, C. 1, B. 2, Filiz Kitabevi, İstanbul 1987, s. 159.

⁸⁰ Çelik, *Milletlerarası Hukuk II*, s. 160; Hamza Eroğlu, *Devletler Umumi Hukuku*, B. 2, Turhan Kitabevi, Ankara 1984, s. 85.

⁸¹ Hüseyin Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri*, C. 1, B. 4, Turhan Kitabevi, Ankara 1994, s. 211.

⁸² Karan, s. 435, 437.

üzerinde uygulanabilecek bir hukuk kaynağı olduğunu, Sözleşme'nin veya Türk Boğazları ile ilgili diğer herhangi bir sözleşmenin Türkiye tarafından uygulanabilmesi için bunların süreğenlik şartını taşıması gerekmediğini, bunun doğal sonucu olarak Sözleşme'nin herhangi bir sebeple uygulanmadığı hallerde DHS'ndeki seyrüsefer için kullanılan boğazlara yönelik rejimine doğrudan başvurulamayacağını ileri sürmektedir. Uygulanacak rejimi belirleme ve yorumlama yetkisi ege-men boğaz devleti konumundaki Türkiye'ye aittir.⁸³

Sözleşme'nin feshi hâlinde DHS'ndeki seyrüsefer için kullanılan boğazlara yönelik rejime doğrudan başvurulamayacağı ve Sözleşme'nin veya Türk Boğazları ile ilgili diğer herhangi bir sözleşmenin Türkiye tarafından uygulanabilmesi için bunların süreğenlik şartını taşıması gerekmediği görüşü isabetlidir. Ancak, Türk Boğazlarının uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlar niteliğinde sayılamayacağı görüşüne iştirak edilememektedir.

İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'ndan oluşan Türk Boğazları tarihi gelişimi itibarıyla her zaman bir bütün olarak kabul edilmiş ve bu doğrultuda tanımlanmıştır. Tarihi gelişime uygun olarak Sözleşme ve Türk Boğazları Deniz Trafik Tüzüğü de İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'nı bir bütün kabul etmiş ve aynı şekilde tanımlamıştır. Marmara Denizi, coğrafi olarak iç deniz konumunda ise de İstanbul ve Çanakkale Boğazlarına bağlandığından bu boğazlardan ayrı olarak değerlendirilemezler. Marmara Denizi, İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı'nın doğal bir uzantısıdır. Karadeniz'den Ege Denizi'ne veya Ege Denizi'nden Karadeniz'e ulaşmak için İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının yanı sıra Marmara Denizi'nden geçilmesi zorunludur.⁸⁴ Ege Denizi ve Karadeniz'deki açık sulardan bir diğerine uğraksız geçiş yapılması, ancak bu iki boğazla birlikte Marmara Denizi'nin bir bütün sayılması sayesinde mümkün olabilir.

⁸³ Karan, s. 437. Aynı yönde Baykal, Deniz Hukuku, 261. Aksi görüş Topsoy, s. 59.

⁸⁴ Marmara Denizi'nin bir iç deniz olmasından dolayı her iki boğazın da açık denizin iki kesimi arasında uluslararası ulaşımda kullanılan bir boğaz olmadığı ileri sürülerek örf ve adet hukukunun yabancı devletlerin gemilerine tanıdığı geçiş hakkı reddedilemez. Türk Boğazlarından geçiş her zaman bir bütün kabul edilmiş, tarih boyunca sözleşmelerle düzenlenmiş, yani ahdi bir düzene tabi kılınmıştır: Toluner, Milletlerarası Hukuk, s. 156.

Türk Boğazlarının tamamıyla Türk iç sularının bir parçası olması, Boğazların uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlar olduğu gerçeğini değiştirmez. Karadeniz ve Ege Denizi'nde açık deniz alanları bulunmaktadır. Türk Boğazları, açıkça bir açık denizin (veya münhasır ekonomik bölgenin) bir bölümünü bir başka açık denizin (veya münhasır ekonomik bölgenin) bir bölümüne bağladığı ve uluslararası seyrüsefere yoğun biçimde konu olduğundan DHS anlamında uluslararası seyrüsefere açık boğazlardandır. Ancak, Türk Boğazlarının uluslararası seyrüsefere açık boğazlardan sayılması, Türk Boğazlarına her halükarda DHS hükümlerinin, özellikle Sözleşme'nin feshi durumunda transit geçiş rejimine dair hükümlerinin kendiliğinden uygulanacağı anlamına gelmez.

Her şeyden önce yukarıda zikredildiği üzere, Türk Boğazlarının hukuki statüsünün iç sular mahiyetinde olması ve bu sulara Türkiye'nin mutlak bir egemenliğe sahip olması, DHS hükümlerinin doğrudan uygulanması önünde ciddi bir engeldir. Ayrıca, Türkiye, Taraf Devlet sıfatına sahip olmadığı DHS'ne karşı "ısrarlı itirazcı" (*persistent objecter*) pozisyonunu muhafaza ettiği gibi, transit geçiş rejimine ilişkin hükümlerin örf ve adet kuralı hâline gelmiş olduklarından da bahsedilemez. İç hukuktaki veya ilgili herhangi bir uluslararası sözleşmedeki bir kavramın DHS'nde düzenlenen bir kavram veya kurumla içerik itibarıyla örtüşmesi, meseleye mutlaka DHS hükümlerinin uygulanmasını gerektirmez. DHS hükümlerinin bir olaya uygulanıp uygulanmayacağı meselesi, uluslararası hukuk kuralları içinde çözümlenir.

Fesih durumunda Sözleşme'nin geçiş ve seyrüsefer esaslarına ilişkin bütün hükümleri, örf ve adet hukuku kuralı olarak aynen uygulanabilir. Ancak bu durumda Türk Boğazlarının, sadece İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı olarak ikiye ayrılması ve her bir boğazdan geçişin ayrı bir rejime tabi tutulması, uygun değildir. Böyle bir uygulama, Sözleşme'nin bir örf ve adet hukuku kuralı olarak aynen uygulanacağı görüşüyle çeliştiği gibi, geçiş ve seyrüsefer serbestisinin süresiz olması dolayısıyla uğraksız geçiş kavramıyla da uyumsuzdur. Uğraksız geçiş, Türk Boğazlarının bir bütün olarak kabulüyle mümkündür.

SONUÇ

Sözleşme, Türkiye'nin bir diplomatik zaferi olarak Dünya barışının sağlanmasında önemli bir denge unsurudur. Bu bağlamda elde

edilen kazanımların ve mevcut dengenin korunması için Sözleşme'ye sadık kalınması ve Sözleşme hükümlerinin titizlikle uygulanmasına gayret edilmesi hususunda hemen hemen bir fikir birliği vardır.

Ne var ki, Türkiye tarafından arzulanabilir olmasa da Taraf Devletlerden birinin her zaman fesih hakkını kullanması mümkündür. Bu durumda yeni bir sözleşme akdedilinceye kadar Boğazlardan geçiş ve seyrüseferde hangi rejimin uygulanacağı hususunda ortaya çıkacak hukuk boşluğu, seksen bir yıl gibi oldukça uzun sayılabilecek bir süredir sorunsuz uygulanan Sözleşme'nin geçiş ve seyrüsefere dair esaslı hükümlerinin artık bir milletlerarası örf ve adet hukuku kuralı hâline geldiği anlayışı içinde doldurulabilir. Boğazların tamamıyla Türkiye'nin iç suları niteliğinde olması, dolayısıyla **ülkemizin bir parçası olması**, bu yorumu güçlendirmektedir.

Bir milletlerarası örf ve adet hukuku kuralının mevcudiyeti için gereken şartlar, Sözleşme için de gerçekleştirmiştir. Sözleşmenin fesih hakkı kullanılmak suretiyle sona erdirilmiş olması, geçiş ve seyrüsefere ilişkin esaslı hükümlerinin örf ve adet hukuku kuralına dönüşmüş olduğunu kabule engel değildir. Taraf Devletlerin dışında bütün devletlerce Sözleşme hükümlerine aynen ve hiçbir itiraz ileri sürülmeksizin uyulmuş ve uygulama yerleşmiştir. Sadece bir Taraf Devletin fesih hakkını kullanmasıyla oluşan denge ve düzenin derhal ortadan kalkacağı, böylece geçiş rejimi konusunda tam bir belirsizlik ortamının hâkim olacağı kabul edilemez.

Türkiye, egemen bir devlet olarak mevcut uygulamayı da dikkate alarak Sözleşme'nin geçiş ve seyrüsefere dair bütün esaslı hükümlerini bir örf ve adet hukuku kuralı olarak uygulama hakkına ve gücüne sahiptir. Bu anlayış içinde yapılacak uygulama, yeni sözleşmenin kabulüne kadar geçecek **süreçte mevcut dengeleri koruyacak, oluşan istikrar ortamının bozulmasını engelleyerek** Dünya barışına katkı sağlayacaktır.

Fesih durumunda zararsız geçiş rejimi veya transit geçiş rejimlerinin kendiliğinden uygulanabileceği kabul edilemez. Bu rejimlerin uygulanabileceğine dair görüşler, Türk Boğazlarının Türkiye'nin iç suları niteliğinde olduğu gerçeğini ihmal etmektedir. Bu görüşler, hem yeterli hukuki dayanaktan yoksundur, hem de Türkiye'nin bu zamana dek uyguladığı politika ve savunduğu görüşlere ters düşmektedir.

Kaynakça

- Akipek İlhan, *Devletler Hukuku, Devletler Hukukunun Şahıslarından, Devlet, C. II, Başnur Matbaası, Ankara 1965.*
- Akten Necmettin/Ece Jale Nur/Oral Nilüfer/Kanbolat Hasan, *75. Yılında Montrö Boğazlar Sözleşmesi (Karadeniz'in Değişen Jeopolitiği Çerçevesinde), The Black Sea International Rapor No: 8, Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi, Ankara 2011.*
- Aybay Atilla/Aybay Aydın/Aybay Gündüz/Aybay Rona, *Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler İçin Deniz Hukuku, Aybay Yayınları, İstanbul 1998.*
- Baykal Ferit Hakan, *Deniz Hukuku Çalışmaları, Alfa Yayınevi, İstanbul 1998 (Anılış: Deniz Hukuku).*
- Baykal, Ferit Hakan, "Günümüzde Deniz Ulaşımındaki Gelişmelerin Işığında Türk Boğazlarının Hukuki Rejiminin Değerlendirilmesi ve Milletlerarası Hukukta Genel Olarak Kabul Görmüş Diğer Boğazlardan Geçiş Rejimleri İle Kıyaslanması", *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı, (Editörler: Bayram Öztürk, Mikdat Kadioğlu, Hüseyin Öztürk), Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayın No.5, (11-12 Kasım 2000), İstanbul 2000, s. 30 vd (Anılış: Türk Boğazları).*
- Bektaşoğlu Dilek, "Türk Boğazlarından Geçen Ticari Gemilerin Haciz Muafiyeti var mıdır?", *Gündüz Aybay Anısına Armağan, Deniz Hukuku Dergisi 1999, S. 1 - 4, Y. 5, s. 199 vd.*
- Belik Mahmut Reşat, *Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü, Sermet Matbaası, İstanbul 1962.*
- Bilsel Cemil, "Sovyet Rusya-Türk Notaları Aydınlığında Türk Boğazları", *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası 1948, C. 14, Sayı 1 - 2, s. 1 vd.*
- Boczek Boleslaw Adam, *Dictionaries of International Law, No. 2, Scarecrow Press, Lanham - Maryland - Toronto - Oxford 2005.*
- Bostan İdris, "Osmanlı İmparatorluğu Döneminde İstanbul Boğazından Geçişin Tabii Olduğu Kurallar", *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı (Editörler: Bayram Öztürk, Mikdat Kadioğlu, Hüseyin Öztürk), Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayınları No: 5, İstanbul 2000, s. 1 vd.*
- Bükülmez Başak, "Küresel Güçlerin Karadeniz Stratejilerinin Önündeki Engel: Montrö", *Güvenlik Stratejileri Dergisi 2007, S. 5, s. 193 vd.*
- Churchill Robin Rolf/Lowe Alan Vaughan, 3th ed., *Manchester University Press, Manchester 1999.*
- Çağa Tahir, "Montreux Sözleşmesine Göre Boğazlardan Geçiş Serbestisi ve Güvenlik Prensipleri", Prof. Dr. Mahmut Belik ve Prof. Dr. Tahir Çağa'ya Saygı Semineri, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi, İstanbul Üniversitesi Yayın No: 3875, Beta Basım Yayım, B. 1, İstanbul 1994, s. 39 vd.
- Çelik Edip F., *Milletlerarası Hukuk, C. I, B. 4, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi, İstanbul 1980 (Anılış: Milletlerarası Hukuk I).*
- Çelik Edip F., *Milletlerarası Hukuk, C. 1, B. 2, Filiz Kitabevi, İstanbul 1987 (Anılış: Milletlerarası Hukuk II).*

- Colombos John C., *International Law of the Sea*, 6th revised ed., Longmans, London 1967.
- Corfu Channel, U.K. v. Albania, Judgment, 1949 I.C.J. 4 (Apr. 9), <http://www.worldcourts.com/icj/eng/decisions/1949.04.09_corfu1.htm>.
- Doğru Sami, "Türk Boğazları'nın Hukuki Statüsü: Sevr ve Lozan'dan Montrö'ye Geçiş", *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 2013, C. 15, S. 2, s. 123 vd.
- Ece Jale Nur, "Kanal İstanbul ve Montrö Sözleşmesi", *Ortadoğu Analiz* 2011, C. 3 - S. 29, s. 48 vd.
- Elekdağ Şükrü M., 81. Yılında Montrö Sözleşmesi'nin Karşılaştığı Güvenlik Sorunları ve Sözleşmenin Feshi ve Tadili İçin Girişimler Vukuunda Karşılaşılacak Senaryoların Analizi, Avrasya İncelemeleri Merkezi, AVİM Rapor No: 12, Ankara, 2017.
- Ergil, Doğu, "Boğazlar Üzerinde Bitmeyen Kavga (1923 - 1976)", Lozan'ın 50. Yılına Armağan, Fakülteler Matbaası, İstanbul 1978, s. 104 vd.
- Eroğlu Hamza, *Devletler Umumi Hukuku*, B. 2, Turhan Kitabevi, Ankara 1984.
- Erol Aykut, "Boğazlar'ımızda Kaza Olasılığı En Alt Düzeye Nasıl İndirilir?", *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı (Editörler: Bayram Öztürk, Mikdat Kadioğlu, Hüseyin Öztürk), Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayınları No: 5, İstanbul 2000, s. 198 vd.
- Gönlübol Mehmet, *Barış Zamanında Sahil Sularının (Karasuları ve Bitişik Bölge) Hukuki Statüsü*, Siyasal Bilgiler Fakültesi, Ankara 1959 (Anılış: Sahil Sularının Hukuki Statüsü).
- Gönlübol Mehmet, *Olaylarla Türk Dış Politikası (1919 - 1995)*, Siyasal Kitabevi, Ankara 1996.
- Gürbüz Emir, "Montrö Boğazlar Sözleşmesi Işığında Kanal İstanbul", <http://www.academia.edu/6160885/M%C3%B6ntr%C3%B6_Bo%C4%9Fazlar_%C3%B6zle%C5%9Fmesi_%C4%B1%C5%9F%C4%B1%C4%9F%C4%B1nda_Kanal_%C4%B0stanbul>, s. 1 vd.
- Howard Harry N., "The Straits after the Montreux Conference", *Foreign Affairs* 1936, Vol. 15, No. 1, s. 199 vd.
- Howard Harry N., "Some Recent Developments in the Problem of the Turkish Straits", *The Department of State Bulletin* (1945 - 1946), Vol. XVI, No. 395, s. 143 vd.
- İnan Yüksel, *Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuki Rejimi*, B. II, Turhan Kitabevi, Ankara 1995 (Anılış: Türk Boğazları).
- İnan Yüksel, "The Turkish Straits", *The Europeanization of Turkey's Security Policy, Prospects and Pitfalls* (Derleyen: Ali L. Karaoşmanoğlu, Seyfi Taşhan), Foreign Policy Institute, Ankara 2004, s. 158 vd (Anılış: Turkish Straits).
- İstikbal Cahit, "Türk Boğazları", *Türk Boğazları* (Derleyen: Jale Nur Ece), İstanbul 2011, s. 110 vd.
- Jia Bing Bing, *The Regime of Straits in International Law*, Clarendon Press, Oxford 1998.
- Karan Hakan, "Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü", Prof. Dr. Hikmet Sami Türk'e Armağan, Turhan Kitabevi, Ankara 2017, s. 423 vd.

- Kovalev Alexander Antonovich, *Contemporary Issues of the Law of the Sea, Modern Russian Approaches*, Eleven International Publishing, Utrecht 2004.
- Köse İsmail, "Yalta Ve Potsdam Konferansları: Sovyetler Birliği'nin Türk Boğazlarında Egemenlik Paylaşım Talepleri", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi* 2015, C. 10, S. 19, s. 241 vd.
- Kuran Selami, *Uluslararası Deniz Hukuku*, B. III, Türkmen Kitabevi, İstanbul 2009.
- Kurumahmut Ali, *Montrö Sözleşmesi, Türk Boğazları ve Karadeniz*, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayın No: 26, İstanbul 2006 (Anılış: Montrö Sözleşmesi).
- Kurumahmut, Ali, "Zararsız ve Transit Geçiş", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 2005, S. 546, s. 63 vd.
- Kurumahmut Ali/Yaycı Cihat, *Deniz Subayları İçin Temel Deniz Hukuku - Barış ve Savaş Dönemi*, Deniz Kuvvetleri, İstanbul 2011.
- Nandan Satya N./Anderson David H., "Straits Used for International Navigation: A Commentary on Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982", *British Yearbook of International Law, Law of the Sea* (Editör Hugo Caminos), Burlington 2001, s. 159 vd.
- Nandan Satya N., "Legal Regime for Straits used for International Navigation", *The Proceedings of the Symposium on the Straits Used for International Navigation* (Editörler: Bayram Öztürk / Reşat Özkan), İstanbul 2002, s. 1 vd.
- Oğuzülgen Saim, "Boğazlar Bölgesi İçin Düşünülebilecek Trafik Ayrım Düzeni Nasıl Olmalıdır?" *Boğazlar Bölgesinde Seyir Güvenliği Semineri* (10 Nisan 1992), İstanbul, s. 1 vd.
- Ökten Kazım, *Montreux Boğazlar Sözleşmesi*, Edirne Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Ana Bilim Dalı Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi (Haziran 2008), <<http://dSPACE.trakya.edu.tr/jspui/bitstream/1/786/1/KAZIM%20%C3%96KTEN.pdf>>.
- Özersay Kudret, *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi, Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları*, Ankara 1999.
- Özman Aydoğan, *Deniz Hukuku, Kaynaklar Kişiler Nesnelere Ulusal Deniz Alanları*, C. I, Turhan Kitabevi, Ankara.
- Pazarcı Hüseyin, *Uluslararası Hukuk Dersleri*, C. II, B. 2, Turhan Kitabevi, Ankara 1990.
- Pazarcı Hüseyin, *Uluslararası Hukuk Dersleri*, C. I, B. 4, Turhan Kitabevi, Ankara 1994.
- Pazarcı Hüseyin, *Uluslararası Hukuk Dersleri*, Gözden Geçirilmiş B. 3, Turhan Kitabevi, Ankara 2005 (Anılış: Uluslararası Hukuk).
- Pazarcı Hüseyin, *Uluslararası Hukuk Dersleri*, II. Kitap, Gözden Geçirilmiş B. 7, Turhan Kitabevi, Ankara 2003 (Anılış: Uluslararası Hukuk II. Kitap).
- Pazarcı Hüseyin, "Boğazlar Rejimine İlişkin Türk Dış Politikası ve Karşılaşılan Kimi Sorunlar", Ernst E. Hirsch'in Anısına Armağan, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara 1986, s. 849 vd.
- Plant Glen, "Navigation Regime in the Turkish Straits for Merchant Ships in Peacetime, Safety Environmental Protection and High Policies", *Marine Policy* 1996, Vol. 20, No. 1, s. 15 - 27.

- Schacte William L./Bernhardt Peter A., "International Straits and Navigational Freedoms", *The Virginia Journal of International Law* (1992 - 1993), Vol. XXXIII/3, s. 527 vd.
- Sohn Louis B./Gustafson Kristen, *The Law of the Sea*, West Publishing Co, St Paul 1984.
- Soysal İsmail, "1936 Montreaux Sözleşmesi", Prof. Mahmut Belik ve Prof. Dr. Tahir Çağa'ya Saygı Semineri, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi, İstanbul Üniversitesi Yayın No: 3875, Beta Basım Yayım, B. 1, İstanbul 1994, s. 1 vd.
- Sur Melda, *Uluslararası Hukukun Esasları*, B. 3, Beta Basım Yayım, İstanbul 2008.
- Şener Bülent, "Türk Boğazlarının Geçiş Rejiminin Tarihi Gelişimi ve Hukuki Statüsü", *Tarih Okulu Dergisi* (2014), S. XVII, Y. 7, s. 467 vd (Anılış: Geçiş Rejimi).
- Şener Bülent, "Tarihsel Boyutlarıyla Boğazlar'ın Jeopolitik ve Stratejik Önemi", *The Journal of Academic Social Science Studies* 2015, No. 35/1, s. 327 vd.
- Tarhanlı Turgut, "Türk Boğazlarında Trafik Düzeni ve 1936 Montreux Sözleşmesi", *Uluslararası Politikada Yeni Alanlar, Yeni Bakışlar*, (Derleyen: Faruk Sönmezoğlu), Der Yayınları, İstanbul 1998, s. 63 vd.
- Toluner Sevin, *Milletlerarası Hukuk Dersleri*, Beta Yayınları, İstanbul, 1996 (Anılış: Milletlerarası Hukuk).
- Toluner Sevin, *Milletlerarası Hukuk Açısından: Türkiye'nin Bazı Dış Politika Sorunları*, Genişletilmiş B. II, Beta Basım Yayım, İstanbul 2004 (Anılış: Dış Politika Sorunları).
- Toluner Sevin, "Güncel Gelişmeler Işığında 1936 Montreux (Montrö)", *İstanbul Barosu Dergisi* 2006, C. 80, S. 6, s. 2403 vd (Anılış: Güncel Gelişmeler).
- Topsoy Fevzi, *Ulusal ve Uluslararası Düzenlemeler Işığında Türk Boğazlarının Güvenliği Sorunu*, Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Kırıkkale 2002.
- Tosun Hüseyin, "Montrö Boğazlar Sözleşmesi (Boğazlar Sorununda Son Aşama)", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi* 1994, S. 13, s. 87 vd.
- Yel Selma, *Değişen Dünya Şartlarında Karadeniz ve Boğazlar Meselesi (1923 - 2008)*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 2009.
- Yüceer Bengi Selen, *Uluslararası Boğazlar ve Kılavuzluk*, Dokuz Eylül Yayınları, İzmir 2001.
- Zengin Eyüp, "Türk Boğazlarında Geçiş Rejimi ve Türkiye'nin Boğazlardan Geçiş Düzenleme Yetkisi", *Çankırı Karatekin Üniversitesi Uluslararası Avrasya Strateji Dergisi* 2013, C. 2, S. 2, s. 41 vd.