

TÜRK BOĞAZLARININ ÖNEMİ VE MONTRÖ SÖZLEŞMESİ İLE SAĞLANAN DENGE REJİMİ

Hacer ZORLU UĞUR

Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler
Anabilim Dalı Yüksek Lisans Öğrencisi

ÖZ

İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'nı kapsayan Boğazlar, jeopolitik ve jeokültürel bir köprü niteliğiyle dünyanın en önemli deniz yollarından biridir. Jeopolitik ve jeostratejik özelliğinin yanı sıra sahip oldukları askeri, siyasi, ekonomik önem de Boğazları en önemli su yollarından birisi yapmaktadır. Asya ve Avrupa'yı coğrafi olarak ayıran Türk Boğazları Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin ana giriş – çıkış kapısıdır ve bu kapının güvenliği Türkiye kadar Karadeniz'e kıyıdaş devletler için de önemlidir. Bu önemleri sebebiyle dünya siyasetini etkileyen boğazlar, bölgeye egemen olmak isteyen güçlü devletlerin de dikkatini çekmektedir. 1453'de İstanbul'un fethiyle, Osmanlı İmparatorluğunun boğazlarda kurduğu hâkimiyet 19.yüzyıl'ın ilk yarısına kadar devam etmiştir. 1774 Küçük Kaynarca antlaşması ile yabancı devletlerin ticaret gemileri ilk defa bir takım kurallar çerçevesinde İstanbul Boğazından geçebilme hakkını elde etmişlerdir. 1809'da imzalanan "Kale-i Sultaniye (Çanakkale) Antlaşması"yla da Boğazların iki taraflı antlaşmalarla düzenlendiği dönem başlamıştır. 1936 yılında imzalanan Montrö Sözleşmesi ile ilke olarak "Boğazlar'dan denizden geçiş ve gidiş-geliş serbestliği" kabul edilmiştir. Soğuk Savaş'ın sona ermesi ve 1991'de Sovyetler Birliği'nin dağılması ile jeopolitik ve jeostratejik dengeler de değişmiş, oluşan bölgesel değişikliklerle başta ABD olmak üzere büyük devletlerin bölgeye ilgileri artmıştır.

Anahtar Kelimeler: Türk Boğazları, Osmanlı İmparatorluğu, Türkiye Cumhuriyeti, Lozan Boğazlar Sözleşmesi, Montrö Boğazlar Sözleşmesi.

THE IMPORTANCE OF THE TURKISH STRAITS AND THE REGIME OF BALANCE PROVIDED WITH THE MONTREUX CONVENTION

ABSTRACT

Straits, which consist of the Strait of Istanbul, Sea of Marmara and the Strait of Çanakkale are one of the world's most important sea routes in the world as geopolitical and geocultural nature of a bridge. They have military, political, economic importance as well as the geopolitical and geostrategic feature that also make the Straits one of the most important waterways. Turkish Straits that separates Europe and Asia geographically, are the main entrance door of the states of the Black Sea coast, and the safety of this door is also important for the Black Sea littoral states as much as Turkey. Because of this importance of the Straits affecting world politics, it has attracted the attention of powerful states also that wanted to dominate for the Black Sea littoral states as much as Turkey. Because of this importance of the Straits affecting world politics, it has attracted the attention of powerful states also that wanted to dominate the region. The dominance of the Ottoman Empire over the Straits, beginning with the conquest of İstanbul in 1453 lasted until the first half of the nineteenth century. As a result of the

1774 Treaty of Küçük Kaynarca, the merchant shipping of foreign states obtained the right for the first time to pass through the Straits of İstanbul complying with a number of regulations. A period began with "Kale-i Sultaniye (Çanakkale) Treaty" that is signed in 1809 and Straits started to be regulated by bilateral agreements. The principle of "freedom of the sea passage through the Straits and navigation" was adopted with the Montreux Convention in 1936. The end of the Cold War and the disintegration of the Soviet Union in 1991 changed also the geopolitical and geostrategic balances and due to regional changes occurred, the big states including the USA's attention to the region has increased.

Key Words: Turkish Straits, Ottoman Empire, Republic of Turkey, Lausanne Straits Agreement, Montreux Convention of Straits.

GİRİŞ

Tarihen sabittir ki, Boğazları kontrol altında tutan her devlet sonunda Karadeniz üzerinde hâkimiyet kurmaya çalışmıştır. Gerçekten de Boğazların iki tarafındaki ana topraklara hükmeden devletler, Bizans ve Osmanlı örneklerinde görüldüğü gibi bunu başarmıştır (Bostan,2000:1).

Türk Boğazları dünya üzerinde yaşayan toplumların politikalarına ve hatta kaderlerine yön veren coğrafyalardan bir tanesi olması sebebiyle her zaman önemli olmuştur (Ökten,2008:6). Tarih boyunca diğer devletleri de ilgilendiren bir sorun olan Türk Boğazları, coğrafi olarak iki kıtayı birbirinden ayırmasına rağmen, siyasi ve ticari olarak iki kıtayı ve denizleri birbirine bağlamaktadır (Doğru, 2013: 123).

1453'te İstanbul'un fethinden 19.yüzyılın birinci yarısının sonlarına kadar Osmanlı devletinin tam ve münhasır egemenliği altında tutulan Türk Boğazları, geçişin ancak onun izni ile gerçekleştiği bir rejime sahipti. Bu durum daha sonraları uluslar arası gelişmelere bağlı olarak değişikliğe uğrayarak gittikçe uluslararası bir geçiş rejimine bağlı olmaya başlamıştır (Pazarcı, 2015:276) .

İstanbul ve Çanakkale Boğazları, Türk boğazları olarak da kabul edilmekte olup sahip oldukları özellikler nedeniyle de en önemli suyolları arasında yer almış, tarihin her döneminde ve günümüzde dünya siyaseti üzerinde ki etkisini korumuştur. Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde öngörülen Boğazlar garantisi ile haklarının korunamayacağını ve güvenliğinin sağlanamayacağını anlayan Türkiye, onun zamana daha uygun hale getirilmesi için 1933 yılından itibaren mevcut boğazlar statüsünün değiştirilmesini istemeye başlamıştır (Zengin,2013: 41).

TÜRK BOĞAZLARININ ÖNEMİ

İlk kez 1923 Lozan Boğazlar Sözleşmesinde yer almış olan Türk Boğazları terimi Montrö Boğazlar Sözleşmesinde de tekrarlanmıştır. Yalnızca İstanbul Boğazı, Marmara denizi ve Çanakkale Boğazı'ndan ortak geçiş rejimi amacı ile kullanılmakta olan bu terim, anılan üç deniz alanının

ayrı coğrafi ve hukuksal varlıklarını ortadan kaldırmamaktadır (Pazarcı, 2015:276). Türk Boğazları coğrafi konumu, fiziki yapısı ve *sui generis* özellikleriyle, deniz ulaştırması için kullanılan dünyadaki en uzun doğal ve dar su yollarından biridir (Kurumahmut, 2006: 13- 14).

Karadeniz ile Ege Denizi'ni birbirine bağlayan İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı geçiş açısından her zaman bir bütün sayılmıştır. Gündüz, iki açık denizi birbirine bağladığı için uluslararası bir su yolu mahiyetinde olan Türk Boğazları'ndan geçişin *ulusal* değil, *uluslararası* düzenlemelere tâbi olduğunu belirtmektedir (Doğru,2013:133).

Pazarcı, Boğazların jeopolitik, jeostratejik ve askeri bakımdan öneminin, bir yandan, Asya ile Avrupa arasındaki bağlantıyı ve öte yandan Karadeniz ile Akdeniz ve oradan da okyanuslar arasındaki bağlantıyı sağlamasından kaynaklandığını belirtmektedir. Dolayısıyla, Boğazlar'ı elinde tutan bir askeri kuvvet kara ve deniz harekâtları bakımından coğrafyanın sağladığı üstünlüğü kendi lehine kullanma imkânına sahip olacaktır (Şener, 2015:339). Birsel'in de belirttiği gibi, Asya ve Avrupa'yı birleştiren aynı devletin toprakları içindeki bu geçitler dar ve savunmaya gayet elverişlidir. Dolayısıyla, en kuvvetli donanmalar buradan geçememiş, en kudretli ordular bunları ele geçirememiştir (Birsel, 1948:7)

Antik çağlardan bu yana tarihin her döneminde böyle bir öneme sahip olan Boğazları elinde tutan devletler bu durumun hem çeşitli yararlarını görmüşler hem de bazı zararlarına katlanmak zorunda kalmışlardır. Bu kapsamda, geçmişte, başta Türkiye Cumhuriyeti olmak üzere Boğazları elinde bulunduran devletler zaman zaman bu bölgeyi ele geçirmek isteyen devletlere karşı güvenliklerini ve ülke bütünlüklerini sağlamakta birtakım zorluklarla karşılaşmışlardır. Buna karşılık, anılan devletlerin siyasal ve askeri alanda dostluklarının arandığı ve dolayısıyla belirli bir siyasi itibar ve etkinliğe sahip oldukları da gözlenmektedir. Napolyon Bonaparte'ın "*O dar Boğazları Rusya'ya bırakmaktansa dünyanın yarısını bırakmayı yeğlerim*" ve Çar I. Alexandre'nin "*Coğrafya benim Boğazlara sahip olmamı emrediyor; eğer Boğazlar başkasının elinde ise kendi evimin sahibi olmam olanaksızdır*" bağlamındaki ortak anlamlı ifadeleri Türk Boğazları'nın tarih içerisindeki önemini vurgulamaktadır (Doğru,2013:134- 135). Çar Büyük Petro zamanında bir Rus Diplomatının Boğazlar konusunda Türkiye'nin politikası hakkındaki değerlendirmesi, "*Hiç kimsenin el sürme hakkına sahip olamayacağı erden ve arî bir genç kız gibi koruyor Karadeniz'i Babıâli. Öyle ki, bir yabancı'nın kendi özel dairesine girmesine belki katlanabilir de Osmanlı padişahı, yabancı bir geminin Karadeniz'e girmesine katiyen göz yumamaz ve izin vermez. Böyle bir şey ancak Türk İmparatorluğu'nun altüst olmasıyla olanak kazanabilir*" (Caşın, 2002:113).

Çeşitli sebeplerin yanı sıra Hazar Denizi ve Orta Asya Petrolleri'nin dünya pazarlarına ulaştırılmasının en ekonomik yolunun Türk Boğazları olması nedeniyle Türk Boğazları'ndan geçen gemi sayısı her geçen gün artmaktadır. 1938 yılında İstanbul Boğazı'ndan geçen gemi sayısı yaklaşık 4.500 iken 2013 yılında geçiş yapan gemi sayısı 46.532'e ulaşmıştır. Bu sayının 9.007'sini tehlikeli yük taşıyan gemiler oluşturmuştur (Doğru,2013:135- 136) Dünyada ticarete konu olan malların %90'nın deniz yolu ile taşındığı göz önüne alınırsa denizleri birbirine bağlayan Türk boğazlarının önemi daha da önem kazanmaktadır.

BOĞAZLARIN GEÇİŞ REJİMİ

OSMANLI İMPARATORLUĞU DÖNEMİ

Osmanlı İmparatorluğu döneminde Boğazlar'ın rejimine ilişkin düzenlemeler ile geçiş uygulamaları incelendiğinde üç ayrı dönemden bahsetmek gerekir.

Tek Taraflı Tasarruflarla Düzenlemelerin Olduğu Dönem

Boğazlarda mutlak Türk egemenliği dönemi, mutlak kapalılık dönemi(1453–1809) (Şener,2014: 469). İnan, bu dönemin Osmanlı İmparatorluğu'nun "mutlak egemenlik dönemi" olarak adlandırıldığını belirtmektedir. Bu dönemde Boğazlar'dan geçiş ve Karadeniz'deki deniz ulaştırmasına ve deniz ticaretine ait tüm kararlar, hiç sınırlama olmaksızın, Osmanlı İmparatorluğu tarafından tek başına alınmaktaydı. 1774 tarihli Küçük Kaynarca Andlaşması'na kadar süren bu devrede uygulanan ve "İmparatorluğun kadim kaidesi" olarak telaffuz edilen genel rejim, Boğazlar'ın ve Karadeniz'in yabancı devletlerin ticaret ve savaş gemilerine kapalı olması ilkesiydi. Yel'in de belirttiği gibi, bununla birlikte, Osmanlı devleti bir kara devleti olduğu için, bu dönemde bazı denizci devletlere ticari imtiyazlar verilmiştir (Doğru, 2013: 137).

İkili Antlaşmalarla Düzenlemelerin Yapıldığı Dönem

Boğazlar'ın ikili antlaşmalarla düzenlenmesi dönemi (Sözleşmecilik kapalılık dönemi) (1809–1841) (Şener,2014: 469). Türk Boğazları'nın rejiminin düzenlenmesinde, Osmanlı Devleti'nin mutlak hâkimiyet devri, İngilizlerle 5 Ocak 1809 tarihinde "Kale-i Sultaniye Antlaşması'nın yapılmasıyla sona ermiştir. Bu tarihten sonra Türk Boğazları üzerindeki rejim, Osmanlı Devleti'nin taraf olduğu ikili antlaşmalarla düzenlenmiştir. Kale-i Sultaniye Antlaşması ile birlikte 14 Eylül 1829 ve 8 Temmuz 1833 tarihlerinde sırasıyla "Edirne Antlaşması" ve "Hünkâr İskelesi Antlaşması" da bu döneme ait antlaşmalardır (Öktem,2008: 18).

Çok Taraflı Antlaşmalarla Düzenlemelerin Yapıldığı Dönem

1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi, 1856 Paris Boğazlar Sözleşmesi, 1871 Londra Boğazlar Sözleşmesi, 1878 Berlin Antlaşması, 30 Ekim 1918 Mondros Ateşkes Andlaşması, 10 Ağustos 1920 Sevr Andlaşması bu döneme ait antlaşmalardır.

TÜRKİYE CUMHURİYETİ DÖNEMİ

Lozan Boğazlar Sözleşmesi

24 Temmuz 1923'te imzalanan Lozan Barış Antlaşması'na ek olarak yapılan sözleşme ile Boğazlar statüsü yeniden düzenlendi. Buna göre Boğazlar'dan geçiş serbest olup, bu bölgede belirlenen statünün uygulanabilmesi için, başkanlığını Türk temsilcisinin yapacağı bir Boğazlar Komisyonu kuruldu. Böylece Boğazlar'ın kontrolü ve yönetimi Türkiye'nin de yer aldığı milletlerarası bir statüye bağlandı. Bunun sonucu olarak Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki hak ve yetkileri geniş ölçüde sınırlandı (Ökten,2008:164).

Montrö Boğazlar Sözleşmesi Dönemi

20 Temmuz 1936 yılında imzalanmış, 9 Kasım 1936 tarihinde yürürlüğe girmiş olan Sözleşme'nin iki önemli özelliği vardır. Sözleşmenin birinci özelliği, Lozan'ın Türkiye hesabına açık bıraktığı bir boşluğu doldurması ve Türkiye Cumhuriyeti'ne büyük bir güvenlik getirmiş bulunmasındadır. Öte yandan Sözleşme, uluslararası ilişkilerde siyasi andlaşmaların müzakere ve barışçı yollar ile günün şartlarına daha uygun bir hüviyete sokulabileceğine, tarihte ender rastlanan bir örneği getirmiş olması bakımından dikkate şayandır (Kurumahmut, 2006: 59).

Sözleşme'de Boğazlar'dan geçiş ve seyrisefain (ulaşım) serbestisi; *ticaret gemileri, savaş gemileri ve uçaklar* ayırımı yapılarak düzenlenmiştir. Ayrıca *barış zamanı, Türkiye'nin tarafsız olduğu savaş zamanı, Türkiye'nin muharip olduğu savaş zamanı ve Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidine maruz görmesi* durumları da göz önünde bulundurulmuş ayırım yapılmıştır (Doğru,2013:157).

Montrö Sözleşmesi'nin asıl amacı kıyı devleti olan Türkiye Cumhuriyeti'nin egemenlik haklarını saklı tutmakla beraber uluslararası deniz ticaretinin gereklerini ve yararlarını bu haklarla bağdaştırmaktır. Yani Montrö ile boğazlardan yeni bir geçiş rejimi kabul edilmiş, bu yeni rejimin uygulanması ve denetimi sorumluluğu Türkiye'ye verilmiştir. Yine bu sözleşme Boğazlar'ın savaş gemileri tarafından kullanılmasında, Türkiye'nin güvenlik çıkarlarını gözeterek, Karadeniz'e kıyısı olan ve olmayan devletler ayırımı yapılarak kıyısı olmanın yararına ayrıcalıkları da içermiştir. Bu şekildeki ayrımlar sayesinde ki Türkiye kendi güvenliğini sağlamıştır (Tosun,1994: 111).

Başlangıçta yürürlük süresi yirmi yıl olarak belirlenen Sözleşme'nin, bu sürenin bitim tarihi olan 9 Kasım 1956'dan itibaren sona erdirilme süresinin başlayabilmesi, akit devletlerin Sözleşme'yi sona erdirme ön bildirim beyanlarına tabi tutulmuştur. Bu süreç bugüne kadar başlatılmamıştır. Bununla beraber, Sözleşme'nin 1'inci maddesinde teyit ve kabul edilen *Boğazlarda denizden geçiş ve ulaşım özgürlüğü ilkesinin* sonsuz bir süresi olacağı belirtilmiştir (Kurumahmut, 2006: 60).

1923 Lozan ve 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmeleri'nin Karşılaştırılması

Özersay'ın da belirttiği gibi, Lozan'ın imzalanması, genel bir harpten çıkıldığı zamanda ve Kurtuluş Savaşı sonrası dönemde gerçekleşmişti. Lozan'da Türkiye'nin güvenliğini ve bağımsızlığını tehlikeye sokacak Boğazlar mıntikasının gayri askerî hale getirilmesiyle ilgili bir hüküm vardı. Çanakkale ve İstanbul Boğazları yaklaşık 20'şer km içlere kadar silahsızlandırılacaktı. Böyle bir durumda Türkiye'nin kaygılarını da yatıştırmak maksadıyla Lozan Sözleşmesi'nin 28. maddesiyle ortak güvence sistemi getirilmişti. Ancak olası bir savaş tehdidi ihtimali durumunda uygulamanın nasıl olacağı herhangi bir hükme bağlanmamıştı. Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile başkanlığını bir Türk'ün yaptığı Boğazlar Komisyonu adı altında bir komisyon kurulmuştu (Ökten,2008: 97) .

Lozan'da sadece savaş ve barış zamanları için yapılacak düzenlemeler belirlenmiş ancak herhangi bir saldırı tehlikesi durumunda ne olacağı hükmü koyulmamıştı. Türkiye bir savaş tehdidi hissettiğinde sözleşme nedeniyle meşrû müdafaa hakkını kullanamayacaktı (Ökten,2008: 55) . Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayması durumu; Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde öngörülmeven ve Türkiye'ye *önleyici meşru müdafaa* hakkına dayanarak tedbir alma imkânı veren yeni bir düzenleme olarak Sözleşme'de yer almıştır (Doğru,2013:157).

Montrö'de alınan kararlara göre Boğazlar'daki gayri askerî mıntıkada yeniden tahkimat ve silahlandırma yapılacaktı. Türkiye, kendi savunmasını kendi asker ve silahıyla gerçekleştirecekti. Ayrıca Türkiye'nin egemenliğine gölge düşüren Boğazlar Komisyonu kaldırılacaktı. Böylelikle Türkiye, bağımsızlığını güvence altına aldı (Ökten,2008: 98) .

İnan'ın da belirttiği gibi, Montrö Boğazlar Sözleşmesi, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nden farklı olarak, havadan geçiş serbestliği ilkesini kabul etmemiş olup yalnızca sivil uçakların Boğazlar üzerinden geçişini düzenlemiş, askeri uçakların geçişi konusuna hiç değinmemiştir. Bir başka söyleyişle, askeri uçakların Boğazlar üzerinden geçmesine izin verip vermeme yetkisi, Türkiye Cumhuriyeti Hükümetine bırakılmıştır (Doğru,2013:162).

Montrö Sözleşmesi ile Boğazlar hakkındaki silahsızlanma kayıtları kaldırılıyor ve Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki egemenliği tam olarak kuruluyordu. Öte yandan 1923 Sözleşmesine oranla, hem Türkiye hem de Karadeniz devletleri lehine bazı değişiklikler de getirmiştir. Özellikle savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesi meselesinde, Türkiye tarafsız ve savaş dışı ise, savaşan tarafların gemileri boğazlardan geçemeyecekti. Türkiye bir savaşa girerse veya kendisini yakın bir savaş tehlikesi karşısında görürse, diğer devletlerin savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesi tamamıyla Türkiye'nin kendi takdirine kalacaktır. İsterse geçirecek, istemezse geçirmeyecektir. Karadeniz'de kıyısı olmayan devletlerin Karadeniz'e geçirebilecekleri ve bu denizde bulundurabilecekleri savaş gemilerinin cinsi, büyüklüğü ve toplam tonajı sınırlanıyordu ki, bu hüküm güvenlikleri bakımından Karadeniz devletlerinin lehine idi (Armaoğlu, 1991:345).

Sözleşmenin lehte olan bu hükümlerinin yanında 2, 4 ve 6. maddelerinde yer alan kılavuzluk ve römorkor kullanımını isteğe bırakan hükümleri ile can, mal ve çevre güvenliğini tehdit eden hususların üzerinde yeterince durulmaması bu sözleşmenin aleyhte olan konularıdır. Ancak Türkiye'nin aleyhinde olan bu hususlar, milletlerarası kuruluşların ve çevre örgütlerinin desteği ile Türkiye'nin iç hukuku için yapılabilecek düzenlemeler çerçevesinde, kısmen de olsa çözülebilecek konulardır. Antlaşmanın feshedilmesi durumunda Karadeniz'e kıyısı olan veya olmayan birçok devlet kendi çıkarları doğrultusunda isteklerde bulunacak ve 18. madde de belirtilen şekliyle yeni bir uzlaşma için öngörülen oybirliğini sağlamak imkânsız hale gelecektir (Ökten, 2008:168).

MONTRÖ SÖZLEŞMESİ İLE SAĞLANAN DENGE VE İSTİKRAR REJİMİ

Montrö'de, 20 Temmuz 1936 tarihinde imzalanan Boğazlar'ın rejimine dair Sözleşme'nin hukuki mimarisinin iki temel dayanağı vardır. Bunlardan ilki, Türk Boğazları'ndan 'geçiş ve ulaşım serbestisi'; diğeri ise 'Türkiye ve Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin güvenliği'dir. Bu iki hukuki ve siyasi unsur Montrö denge rejimini oluşturur (Tarhanlı, 2000:9).

1936 tarihli *Montrö Boğazlar Sözleşmesi* Türkiye'nin egemenlik haklarını en üst düzeyde gözetilen bir rejimdir. Statüleri özel anlaşmalarla veya örf ve adet hukuku kurallarıyla belirlenmiş olan uluslararası boğazların hiçbirinde, Montrö'de Türkiye'ye verilen nitelikte bir yetkinin kıyı devletine tanınmamış olduğu dikkate alınacak olursa, Türkiye'nin *Montrö Boğazlar Sözleşmesi* ile kazandığı avantajların önemi daha kolay değerlendirilebilecek ve anlaşılabilir (Doğru,2013: 164).

Bu antlaşma neticesinde Türkiye, Lozan Antlaşması ile güvenliğini ve egemenliğini sınırlayan Boğazlar statüsünü, dönemin değişen güçler

dengeinden çok iyi yararlanarak değiştirmeyi ve kendi lehine çevirmeyi başardı. Boğazlar Komisyonu kaldırıldı, Boğazlar'ın askerileşmesi sağlandı, aynı zamanda kurulan statünün yürürlüğünü ve kontrolünü Türkiye üstlendi. Türk Boğazları'nda çok hassas dengelere dayanan yeni bir statünün kurulması, Türkiye'ye olduğu kadar bölge ve dünya devletlerarası siyasette bir uyuşma ve barış havası estirdi (Ökten,2008:165) .

Tosun'un da belirttiği gibi, eğer Montrö sözleşmesi olmasaydı, herhangi bir savaş tehlikesinde Türkiye Boğazlar'dan geçecek savaş gemilerini engelleyerek güvenliğini sağlayamazdı. Bölgedeki herhangi bir savaş durumunda, Türkiye'nin tarafsızlığını sağlayamaması halinde büyük devletlerin büyük savaş gemilerini Karadeniz'de bulundurma hakkı doğar ve bu durum bölge ülkelerini olumsuz etkilemesinin yanı sıra Türkiye'nin değişik baskılar altında kalmasına yol açardı. Bundan dolayı Montrö bu bölgede barış ve güvenlik içinde gerekli dengeyi sağlayan önemli bir mihenk taşıdır (Tosun,1994: 111- 112).

Montrö rejimi ile Türkiye'nin jeopolitik değeri daha çok yükselerek, milletlerarası platformlarda Türkiye'nin görüşlerine verilen önem hissedilir derecede artış gösterdi (Ökten,2008:110). Lozan Antlaşması ile birlikte Boğazlar üzerindeki egemenliği kısıtlanan Türkiye, Montrö ile birlikte Boğazlar üzerindeki hâkimiyetini daha sağlam temellere oturttu. Sözleşmenin II. kısım hükümleri Türkiye'ye önemli avantajlar sağladı (Ökten,2008:167).

Boğazlar ile Karadeniz'in güvenliğini düzenleyen ve XX. yüzyılın en önemli *istikrar* ve *denge* belgesi olan bu Sözleşme'nin muhafazası, hem bölge ülkeleri ile Türkiye'nin hem de son dönemde ortaya çıkan önce Gürcistan sonra Ukrayna'daki gelişmeler bağlamında bütün uluslararası toplumun menfaatindedir. Sözleşme'nin feshedilip, yerine yeni bir Sözleşme yapılamaması durumunda 1982 BMDHS'de yer alan "*Uluslararası Ulaştırma Amacıyla Kullanılan Boğazlar*" için öngörülen *transit geçiş* rejiminin Türk Boğazları bölgesinde uygulanması girişimi ile karşılaşılması muhtemel görünmektedir. Bununla birlikte, Boğazlar'da bugünkünden daha serbest bir geçiş rejimi getirecek olan bu *transit geçiş* rejiminin fiziki ve coğrafi konumu itibariyle Boğazlar bölgesine uygulanabilme imkânı bulunmamaktadır (Doğru,2013: 165) .

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin feshedilmesi durumunda yapılacak yeni bir antlaşmanın ya da düzenlemenin Türkiye'nin çıkarlarını Montrö'den daha iyi koruyabileceğini düşünmek çok iyimser bir tutum olacaktır. Bu nedenle antlaşma maddelerinde yapılabilecek bir değiştirme teklifi bile Türkiye'nin çıkarlarını zedeleyebilecek bir gelişmeye neden olabilir. Yeni bir antlaşma zemininde Türkiye'nin lehine olan birçok durumun değişebileceği ve ABD'nin yeni yapılacak bir antlaşmada belirleyici olacağı muhtemeldir. ABD ise denizden ve havadan geçişte her türlü

sınırlamanın karşısındadır. Bu durum Türkiye'nin görüşüyle çelişmektedir. Türkiye tüm bunları göz önüne alarak bu konuda atacağı adımları dikkatli ve sağlam atmalıdır. Montrö Boğazlar Sözleşmesi Türkiye'ye olduğu kadar Karadeniz'e sahildar devletlere de bazı avantajlar sağlamaktadır. Bu nedenle, sözleşmenin iptali veya değiştirilmesi taleplerine karşı Türkiye, başta Rusya Federasyonu olmak üzere Karadeniz'e sahildar devletleri yanına alarak ortak politikalar geliştirebilir. Unutulmamalıdır ki Montrö Boğazlar Sözleşmesi, dünya üzerinde uygulanan Boğazlar'dan geçiş rejimleri içinde kıyı devletine en fazla egemenlik hakkı tanıyan bir antlaşmadır. Hiç şüphesiz Montrö Boğazlar Sözleşmesi, genç Türkiye Cumhuriyeti'nin milletlerarası alanda kazandığı itibarın bir simgesi olarak dış politikada kazandığı en önemli zaferlerindedir (Ökten,2008:169) .

Türkiye'nin titizlikle uygulamaya çalıştığı Montrö Boğazlar rejimi 20. yüzyılda olduğu gibi 21. yüzyılda da Türk dış politikası için güvenilebilecek ve tutunulabilecek bir alan yaratmaktadır. Bütün bu özelliklerinden dolayı uluslararası politikanın dengeleri açısından önemini hep devam ettirecek olan Boğazlar, dün olduğu gibi bugün de Türkiye'nin dış politikasını etkileyen ve ona yön veren bir öge olmaya devam edecektir (Şener,2015:346) .

SONUÇ

Soğuk Savaş sonrasında, Karadeniz'in siyasal coğrafyası köklü bir değişim göstermiştir. Bu değişime paralel olarak, bölgede yeni jeopolitik ve jeostratejik dengelerin oluştuğu gözlenmiştir. Soğuk Savaş'ın sona ermesiyle bölgede oluşan güç boşluğu, bir yandan bölge dışı devletlerin, bölge üzerinde etkinlik kazanması açısından fırsat oluşturmuş, diğer yandan da bölgenin güvenlik sorununu ortaya çıkarmıştır (Koçer,2007:198).

Soğuk savaş sonrası dönemde Hazar havzasının yeraltı zenginliklerinin işletilmeye başlaması ve bu zenginliklerin Batı pazarına aktarılmasında Türk Boğazları'nın tercih edilmesi Boğazlar üzerinde yapılan ulaşımın daha yoğun ve önemli hale gelmesi sonucunu doğurmuştur (Ökten,2008:7) . Deniz taşımacılığı açısından giderek daha fazla kullanılmaya başlanan Türk Boğazları gerek Karadeniz'e kıyıdaş olan devletler açısından gerek Karadeniz'e ulaşmak isteyen devletler açısından kilit bölge olma özelliğini devam ettirmektedir. Türk Boğazları'nın sıkça vurgulanan bu özel durumu ülkemiz açısından birçok avantaj sağlıyor olsa da bu özel konumun getirmiş olduğu ve her daim gözetilmesi gereken hassas sorumluluklar da mevcuttur (Öğüt,2014:140) .

Soğuk savaş sonrası bölgesel değişikliklerin, Türk Boğazları'nda yarattığı diğer önemli etki ise; başta ABD olmak üzere büyük devletlerin bölgeye

artan ilgileri olmuştur. (Ökten,2008:166). SSCB'nin 1991'de dağılması ve yerini Rusya Federasyonu'na bırakmasıyla birlikte, Soğuk Savaş sonrası yaşanan bölgesel değişikliklerin etkisiyle başta ABD olmak üzere büyük devletlerin bölgeye ilgileri fazlasıyla artmıştır. ABD, genel olarak Rusya Federasyonu'nun askeri hareketlerini kontrol altında tutmak, özel olarak da İran'a karşı olası bir askeri harekât için Karadeniz'i, askeri üs, radar istasyonları ve casus uçaklarıyla izleme merkezi olarak düşünmektedir (Şener,2015:344).

Dünya petrol ve doğal gazının büyük bölümünü tüketen ABD ve AB, her geçen gün biraz daha istikrarsızlaşan Orta Doğu petrollerine alternatif ve tamamlayıcı olarak Hazar Bölgesi petrolünü ve doğal gazını düşünmektedir. Ayrıca ABD, Rusya'nın petrol ihracatını denetlemek ve Avrasya enerji kaynaklarını ve bu kaynakların ulaştırma hatlarının kontrolünü de elinde tutmak istemektedir. Hazar Bölgesi petrolünün Karadeniz'den Akdeniz yolu ile dünyaya açılmasında kilit bölge Türk Boğazları'dır (Ökten,2008: 167).

Sovyetler Birliği'nin ve Varşova Paktı'nın dağılmasıyla, Karadeniz ve Hazar bölgesindeki ülkeler, Rusya'dan uzaklaşarak Batı'ya yönelmişlerdir. Bu coğrafyadaki ülkelerin önemli bir kısmı, Rusya'nın nüfuz alanından çıkmış ve başta NATO ve/veya AB olmak üzere, birçok Batılı/Avrupa merkezli örgütün üyesi olmuşlardır (Koçer,2007:199).

ABD'nin Karadeniz enerji politikalarını istediği yönde uygulama arzusu paralelinde, Gürcistan'da "Gül Devrimi", Ukrayna'da "Turuncu Devrim" gerçekleştirilerek bu devletlerde batı yanlısı hükümetler iktidara getirilmiştir. Bu devrimlere ilave olarak Romanya ve Bulgaristan'ın 2004 yılında NATO'ya katılmasının yanı sıra Romanya ve Bulgaristan'da askerî üsler açan ABD, Karadeniz'de askerî varlığını artırma gayreti içerisinde. ABD'nin Karadeniz'de askerî varlığını arttırmasındaki en büyük engellerden biri Montrö Boğazlar Sözleşmesi'dir. Çünkü sözleşme hükümlerine göre; Karadeniz'e kıyası olmayan devletlerin Boğazlar'dan geçiş tonajı ve Karadeniz'de kalış süreleri sınırlandırılmaktadır. ABD'de bu güne kadar gayri resmî ağızlardan, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin değiştirilmesi yönünde taleplerini dile getirmesi, Türkiye'nin ve Rusya'nın tepkilerini ölçmeyi amaçlamaktadır (Ökten,2008: 167).

AB'nin ve NATO'nun, Karadeniz'i -ve Güney Kafkasya'yı- kapsayacak biçimde batıdan doğuya doğru genişlemesiyle, Batı'nın sınırları Karadeniz'e ulaşması sonucu bugün Karadeniz Avrupa denizi, Hazar ise Avrasya denizi haline dönüşmüştür denilebilir. Kanbolat'ın ifadesiyle, Sovyetler Birliği'nin mirasçısı olan Rusya ise, Karadeniz'de Kuzeybatı Kafkasya, Hazar'da ise Kuzeydoğu Kafkasya kıyılarına sıkışmıştır (Koçer,2007:199).

ABD'nin, Büyük Orta Doğu Projesi'nde somutlaşan yeni stratejisi bağlamında Alkan'ın da belirttiği gibi, "Karadeniz bölgesi, yüzyıllar

boyunca Ortadoğu'ya girişin kapısı olmuştur. ... On dokuzuncu yüzyıldaki her Avrupalı güç, kim Karadeniz'i kontrol ederse, ... Ortadoğu'yu kontrol edebileceğini anlamıştır. Bu kapsamda eğer Ortadoğu'da demokratikleşme sürecinin başarıya ulaşması isteniyorsa, Karadeniz Bölgesi'nde demokratik, [müreffeh] ve güvenli bir yapı kurulması önkoşuldur" (Koçer,2007:200).

Kurumahmut'un belirttiği gibi, Montrö Boğazlar Sözleşmesi bir bütün olarak incelendiğinde; Türkiye'ye, uluslararası platformlarda çok önemli ve tekrar elde edilmesi zor ve hatta imkânsız gibi görülen avantajlar sağlayan önemli hükümler içerdiği görülecektir (Caşın,2000:129). Sözleşme, Türkiye ve Karadeniz'e kıyıdaş devletlerle birlikte Boğazları kullanan devletler için hak ve yükümlülükler doğuran, hukuki olduğu kadar siyasi bir belgedir. Sözleşme'de boğaz devleti olarak Türkiye'nin yetkileri esas, yetki kısıtlamaları ise istisnai niteliktedir (Kurumahmut,2006:139).

Her milletlerarası andlaşma ve sözleşmede olduğu gibi Montrö'de ruhunu ve menşeyini, önce Devletler Hukuku'ndan ve sonra da bu hukukun bir parçası olan Deniz Hukuku'dan alır ve almalıdır. Montrö, Devletler Hukukuna ve Deniz Hukukuna uygun olduğu müddetçe ömürlü olur. Aksi yöndeki uygulamalar tatbik kaabiliyetini azaltır (Caşın,2000:133).

Boğazlar Türkiye için menfaat değil, varlık, egemenlik ve güvenlik meselesi olduğu için Rusya ve diğer devletlerden daha çok öneme sahiptir. Beş asırdan beri Türkiye'nin bütün güvenliği ve varlığı boğazlara bağlanmıştır. Boğazlarla en ilgili devlet Türkiye'dir. Boğazlar Türk toprakları içindedir ve ülkesi bunlarla bir birlik olur (Birsal,1948: 8).

KAYNAKÇA

- Armaoğlu, Fahir (1991), "20.Yüzyıl Siyasi Tarihi (1914- 1990) ", Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara
- Birsal, Cemil (1948), "Sovyet Rusya-Türk Notaları Aydınlığında Türk Boğazları", İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C. 14, Sayı 1- 2, İstanbul, ss.1-23
- Bostan, İdris (2000), "Osmanlı İmparatorluğu Döneminde İstanbul Boğazı'ndan Geçişin Tabii Olduğu Kurallar" Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı, B. Öztürk, M. Kadioğlu ve H. Öztürk (ed.),TÜDAV, Yayın No: 5, İstanbul, ss.1- 8
- Caşın, Mesut Hakkı (2000) "Dünya Deniz Ulaşımında Marmara Denizi ve Türk Boğazlarının XXI. Yüzyılda Değişen Stratejik Vizyonu", Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı, B. Öztürk, M. Kadioğlu ve H. Öztürk (ed.), TÜDAV, Yayın No: 5, İstanbul, ss.112-135

- Doğru, Sami (2013) "Türk Boğazları'nın Hukuki Statüsü: Sevr ve Lozan'dan Montrö'ye Geçiş", Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Sayı:2, İzmir, ss.123- 169
- Koçer, Gökhan (2007), "Karadeniz'in Güvenliği: Uluslararası Yapılanmalar ve Türkiye", Gazi Akademik Bakış Dergisi, C. 1, Sayı: 1, Ankara, ss.195- 2017
- Kurumahmut, Ali (2006), Montrö Sözleşmesi, Türk Boğazları ve Karadeniz, TÜDAV Yayınları, İstanbul
- Öğüt, Selman (2014), "Kanal İstanbul Projesi'nin Uluslararası Hukuk Açısından Değerlendirilmesi ", Uluslararası Hukuk ve Politika, Cilt:10,Sayı:38, İstanbul, ss.119- 153
- Ökten, Kazım (2008), "Montreux Boğazlar Sözleşmesi", Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Edirne
- Pazarcı, Hüseyin (2015),Uluslararası Hukuk, Turhan Kitabevi Yayınları, Ankara
- Şener, Bülent (2014), "Türk Boğazları'nın Geçiş Rejiminin Tarihi Gelişimi ve Hukuki Statüsü", Tarih Okulu Dergisi, Yıl: 7, Sayı: XVII, ss. 467-493.
- Şener, Bülent (2015), " Tarihsel Boyutlarıyla Boğazlar'ın Jeopolitik ve Jeostratejik Önemi", Karadeniz Teknik Üniversitesi İİBF Uluslararası İlişkiler Bölümü, The Journal of Academic Social Science Studies, Sayı: 35, ss. 327- 349
- Tarhanlı, Turgut (2000), Türk Boğazları'nda Denge Rejimi: Hukuki ve Yapısal bir Değerlendirme, Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı, B. Öztürk, M. Kadioğlu ve H. Öztürk (ed.), TÜDAV Yayın No: 5,İstanbul, ss.9- 29
- Tosun, Hüseyin (1994), "Montrö Boğazlar Sözleşmesi "(Boğazlar Sorununda Son Aşama), Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi, Cilt 4, Sayı: 13 (1994), ss.87-112
- Zengin, Eyüp (2013), " Türk Boğazları'nda Geçiş Rejimi ve Türkiye'nin Boğazlardan Geçiş Düzenleme Yetkisi", Çankırı Karatekin Üniversitesi Uluslararası Avrasya Strateji Dergisi, Sayı:2(2),Çankırı,ss.41-56. http://cavsamdergi.karatekin.edu.tr/Makaleler/394902060_makale-3son.pdf (29.03.2016)