

“DEĞİŞEN DÜNYA ŞARTLARINDA
KARADENİZ VE BOĞAZLAR MESELESİ” (1923-2008)*

Hüseyin TOSUN**

Boğazlar sorunu çok uzun bir geçmişi olan ama güncelliğini bugünde koruyan uluslar arası bir sorundur. Bundan dolayı gerek ülkemizde gerekse Avrupa’da konuyla ilgili birçok yayın yapılmış ve yapılmaya da devam edilmektedir.

Kısaca tanıtmaya çalışacağımız *Değişen Dünya Şartlarında Karadeniz ve Boğazlar Meselesi (1923-2008)* adlı eser, boğazların ve Karadeniz’in nasıl Uluslararası bir sorun haline geldiği, bu süreçte Türkiye ve karşısında yer alan devletlerin yürüttükleri politikalar ve günümüzde boğazların ve Karadeniz’in güvenliği ve alınması gereken tedbirleri inceleyen akademik bir çalışmadır. Bir akademisyen tarafından hazırlanmış olmasıyla da dikkate değerdir. 573 sayfadan ibaret olan eser, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Atatürk Araştırma Merkezi Başkanlığı yayını olarak çıkmıştır.

Genel olarak Boğazlar Sorunu ve Karadeniz’in Güvenliği üzerinde durulan eser, öncelikle Giriş mahiyetindeki şu bölümlerden oluşmaktadır: İthaf, (s.III) Önsöz (s.XI), ve Kısaltmalar (s. XV).

Önsöz’de yazar bu kitabı yazmasındaki amacı ; “Sevr Antlaşması’ndan 2000’li yıllara kadar olan evrede “Boğazlar Meselesi’nin geçirdiği aşamaları tespit ederek, günümüzdeki problemlere cevap bulmak” olarak belirtmekte, buna gerekçe olarak da “günümüz dünyasında problemin mahiyetinin farklılaştığı, artan deniz trafiği ve kazaların boğazlar ve İstanbul’u tehdit etmeye başladığı, mevcut anlaşmaların bu problemin çözülmesine yetmediği gibi Türkiye’nin de tedbir almasını engellediğini” göstermekte. (s.XI), “ve bu araştırma çerçevesinde Montreux sonrasındaki değişen dünya şartları karşısında, Türkiye’nin Uygulamalarının haklı gerekçeleri üstünde durularak, yakın bir gelecekte meydana gelebilecek gelişmelere ılsık tutulmaya çalışıldığını” ifade etmektedir.

* Doç. Dr. Selma Yel, **Değişen Dünya Şartlarında Karadeniz ve Boğazlar Meselesi (1923-2008)**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara 2009. Eseri kaleme alan Doç.Dr.Selma Yel, Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Genel Türk Tarihi bölümünden mezun olup, master ve doktora derecesini yine aynı üniversitenin Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü’nden aldı. 1983’de aynı enstitüye araştırma görevlisi olan Yel, 1993’de Gazi Üniversitesi Kırşehir Eğitim Fakültesine Yrd. Doçent atandı. 1996’da ise aynı üniversitenin Gazi Eğitim Fakültesinin ilköğretim bölümü, sınıf öğretmeniği anabilim dalına öğretim görevlisi atandı. Halen aynı bölümde Doçent olarak öğretim üyeliğine devam etmektedir.

** Atatürk Araştırma Merkezi Uzmanı.

Çalışma esas olarak Giriş’i takiben beş bölümden oluşmaktadır. Giriş’te; Boğazlar ve Karadeniz’in gerek askeri gerekse ticari yönden tarih boyunca Anadolu’da hakimiyet tesis etmek isteyen başka milletlerin de dikkatlerini çektiğinden, bir çok defa bölgenin saldırıya uğradığı, Osmanlı Devleti’nin kuruluşunu tamamladıktan sonra, bölgeyle ilgilenmeye başladığı ve bölgeye hakim olduktan sonra uzun yıllar Boğazlar ve Karadeniz’in bir iç deniz halini aldığı, Yakın Çağ’da ise Batılı devletlerin ilgisinin bölgeye yönelmesiyle bölgenin uluslar arası bir sorun halini aldığı şeklinde özetlenebilecek tarihî süreç Birinci Dünya Savaşı’na kadar anlatılmaktadır.

Giriş’i takiben “Birinci Dünya Savaşı ve Lozan Konferansı’na Kadar Boğazlar Meselesi” (s.9) adlı ilk bölümde “Gizli Antlaşmalar ve Sevr Antlaşması’nda Boğazlar”, (s.9) “Boğazlar Çevirme Harekatı ve Mudanya Mütarekesi” (s.15) “Lozan Barış Konferansı ve Boğazlar Meselesi” (s.23) “Lozan Boğazlar Sözleşmesinin Kabul Edilmesi ve Türkiye Açısından Sakıncaları” (s.46) “Lozan Boğazlar Sözleşmesi Hükümleri” (s.48), “Sevr Antlaşması ve Lozan Boğazlar Sözleşmesi Hükümlerinin Mukayesesi” (s.52) adlı alt başlıklardan oluşmaktadır. Bu bölümde boğazların durumunun Birinci Dünya Savaşı’ndan Lozan’a kadar geçirdiği aşamalar ve bu süreçte İngiltere, Sovyet Rusya, ABD, Fransa, Romanya-Bulgaristan ve Türkiye’nin boğazlara ilişkin tezleri ve karşı görüşler üzerinde ayrı ayrı durulmaktadır.

“Montreux Boğazlar Sözleşmesi” (s.57) adlı ikinci bölüm, “1923’den Sonra Uluslar arası Siyasetteki Değişmeler ve Boğazlar Meselesi Üzerindeki Tesirleri” (s.57) “Türkiye’nin 1923-1936 Yılları Arasında Takip Ettiği Siyaset ve Sebepleri” (s.66) “Türkiye’nin Lozan Boğazlar Sözleşmesi’nin Tadilini İstemesi” (s.75) “Montreux Boğazlar Konferansı” (s.94) “Lozan Boğazlar Sözleşmesi İle Montreux Boğazlar Sözleşmesi Arasındaki Farklar” (s.129) “Türk Kamuoyu İle Yerli ve Yabancı Basında Montreux İle İlgili Tepkiler” adlı alt başlıklardan oluşmaktadır. Bu bölümde Öncelikle 1923’den sonra değişen uluslar arası siyaset ve bunun boğazlar meselesi üzerindeki etkileri üzerinde durulmakta. Daha sonra Türkiye’nin 1923’den 1936’ya kadar takip ettiği siyaset ve bunun sebepleri, Türkiye’nin Lozan Boğazlar Sözleşmesi’nin tadilini istemesi ve Montreux Boğazlar Konferansı’nın ayrıntıları üzerinde durulmaktadır. Konferans sürecinde İngiltere, Sovyet Rusya, Fransa, Japonya, İtalya, Almanya, Balkan Devletlerinin savundukları tezler ve takip ettikleri politika ve sebepleri ayrıntıları ile ele alınmaktadır.

“1936 Yılından Sonra Değişen Dünya Şartları ve Boğazlar Meselesi” (s.147) adlı üçüncü bölüm, “Türkiye ve Sovyet-Rusya Arasında Moskova Görüşmeleri ve Sovyet Rusya’nın Almanya İle Boğazlar Pazarlığı” (s.149), “II. Dünya Savaşı Sonrasında Boğazlar Meselesi” (s.170), “ABD ve İngiltere’nin Boğazlarla İlgili Nota Teatisi” (s.175), “Türkiye’nin NATO’ya Girmesi ve Sovyet Rusya İle İlişkileri” adlı alt başlıklardan oluşmaktadır. Bu bölümde, 1936 yılı değişen dünya şartları bağlamında Almanya ile Rusya’nın boğazlar üzerindeki pazarlığı, Adana, Tahran ve Kahire Konferansları, Boğazlardan geçen Alman Savaş gemileri problemi ve Türkiye’nin İkinci Dünya Savaşı’na girişi, Yalta Konferansı, 19 Mart 1945 notası, Potsdam Konferansı, Sovyet Rusya’nın boğazlar notası, Türkiye, İngiltere ve ABD’nin Cevabi notaları, üzerinde durulmaktadır.

Yazar bu bölümde, Sovyet-Rusya’nın takip ettiği Boğazlar Stratejisi üzerinde durarak özellikle, 1936 yılından sonra Sovyet-Rusya ile Türkiye siyasî ve askerî ilişkilerini güçlendirmelerine rağmen Sovyet lideri Stalin’in takip ettiği siyaset nedeniyle Boğazların yine problem olmaya başladığı ve devletlerin yine gizli paylaşım anlaşmalarına sahne olduğu ve bu sürecin Türkiye’nin NATO’ya girmesiyle sonuçlandığını ifade etmektedir.

“Montreux Boğazlar Sözleşmesinden Kaynaklanan Problemler ve Çözüm Arayışları” (s.187) adlı dördüncü bölümde, “Boğazlarda Artan Deniz Trafiği ve Sonuçları” (s.187), “Montreux Boğazlar Sözleşmesinin Yetersizliği ve Değişim İstekleri” (s.208), “1998 Boğazlar Tüzüğü ve Uygulamasındaki Güçlükler” (s.230) adlı alt başlıklardan oluşmaktadır. Bu bölümde Öncelikle boğazlar üzerinde artan deniz trafiği ve buna bağlı oluşan kazalar ve sebepleri, çevreye verdikleri zararlar, çevreye bağlı olarak büyüyen boğazlar hinterlandı, 1994 Boğazlar tüzüğü’nün hazırlanış aşamaları, boğazlar ve Marmara Bölgesi deniz trafik düzeni, Resm uygulamasında karşılaşılan problemler, Türk Boğazlarındaki Muhtemel terör tehdidi ve tedbirler üzerinde durulmaktadır.

Eserdeki ağırlığın dördüncü ve beşinci bölümlerde olduğu görülmektedir. Çünkü bu bölümlerin konusu son derece güncel olup, hâlihazırda dünya gündemini meşgul etmekte olan Karadeniz ve Boğazlar meselesine ışık tutmaktadır. Yazar bu bölümde, Türk boğazlarının 1991’de Sovyetler Birliği’nin dağılmasına kadar, Karadeniz’e sahildar olan Sovyetler Birliği, Romanya ve Bulgaristan’ı yakından ingilendiriyor iken, bu tarihten itibaren ülke sayısı çoğalarak Ukrayna, Moldovya ve Gürcistan sahildar olmaları nedeniyle doğrudan doğruya, Ermenistan ve Azerbaycan dolaylı yoldan,

Türkmenistan, Özbekistan, Kazakistan, Kırgızistan ve Tacikistan'ın deniz yoluyla ticaret yapmaları yine Karadeniz ve Boğazlar yoluyla mümkün olmaya başladığı ve bu şekilde boğazların hinterlandı büyürken öneminin daha da arttığı, çünkü 1992'den itibaren Main-Tuna, Tuna-Ren iç su yollarının birbirine bağlantılı hale getirilmesiyle de boğazlara yeni bir yük ilave olduğu gibi Avrupa ülkelerinin de dolaylı yollardan Karadeniz'e sahildar oldukları, petrol sevkiyatının artmasıyla da üstesinden gelinemeyecek trafik yoğunluğuna sebep olduğu gerçeği üzerinde durmaktadır.

“Karadeniz, Boğazlar ve Marmara Denizi'nde Güvenliği Temin Etme ve Çevre Problemlerini Engelleme Çabaları” (s.245) adlı beşinci bölüm, “Karadeniz'in Güvenliğini Temin Etme Çabaları” (s.249), “Karadeniz ve Marmara Denizi'nde Çevre Problemleri” (s.299) adlı alt başlıklardan oluşmaktadır. Bu bölümde öncelikle Karadeniz'in güvenliğini temin etme çabaları ABD'nin Karadeniz ile ilgili plan ve istekleri, Karadeniz Ekonomik İşbirliği ve bölgedeki diğer işbirliği teşebbüsleri ölçeğinde değerlendirilmekte. İkinci olarak da; “Soğuk Savaş dönemi boyunca doğu ile batı arasında stratejik sınır olarak kabul edilen Karadeniz, soğuk savaş döneminin sona ermesiyle birlikte etrafında bağımsız devletlerin yer aldığı yarı kapalı bir deniz olarak yeniden yapılandığı bu ortamda , Kardeniz'in; doğu Akdeniz devletlerinin yeni ve hayatiyet kazanmış bir Rusya'nın, geniş güney Kafkasya'nın, Büyük Orta Doğu'nun ve kuşkusuz Avrupa'nın gelişen siyaset ve stratejisinin ayrılmaz bir parçası haline geldiği, Avrupa Birliği'nin ve NATO'nun Karadeniz'e kadar genişleyerek daha geniş bir Euro-Atlantik güvenliğini uluslararası politikanın konusu haline getirdiği, bunda özellikle bölgede uzun zamandır var olan dondurulmuş çatışma bölgelerinin de istikrarı etkileyebilecek bir risk oluşturabileceği düşüncesinden hareketle” (346) Karadeniz ve Marmara Denizi'nde çevre problemlerini artıran faktörler, Kirlenmeyi engelleme çabaları ve işbirliği süreci ayrıntılı olarak incelenmektedir.

Sonuç bölümünde yazar kısa bir özet yaparak kanaatlerini ve önerilerini ortaya koymaktadır. Ona göre; “Montreux Boğazlar Sözleşmesi, her ne kadar Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki hâkimiyetini kesinleştirmiş olsa da, zaman içerisinde mahzurlu tarafları görülmeye başlamıştır. Deniz trafik düzenlemesi 1936 yılı şartlarına göre yapıldığı için çağdaş teknolojik gelişmeler sonucunda yapılmış olan gemilerin ağırlıkları, silah sistemleri ve sayılarının artması ilerleyen yıllarda problem yaratmaya başlamıştır. Deniz trafiği yoğunluğuna bağlı olarak meydana gelen kazalar ve yarattığı

çevre kirliliği ciddî olarak Boğazlar Bölgesi, İstanbul ve de Karadeniz’i tehdit etmeye başlamıştır. 1937’de Boğazlardan geçen yabancı gemi sayısı 2603, tonilatosu ise 4 800 000’dir. Tuna ve Ren nehirlerinin Main-Tuna kanalıyla birleşerek, Karadeniz’e çıkış imkânı elde etmesi ve petrol taşımacılığının artmasıyla, bu rakam bu gün Boğazların kaldıramayacağı ölçüleri ulaşmış, kirlilik ise giderek denizdeki canlı çeşitliliğini azaltmaya başlamıştır. Montreux’nin imzalandığı yıllarda ne yoğun petrol taşımacılığı söz konusudur, ne metan gazı taşınmaktadır ve ne de atom bombası ya da uranyum bilinmektedir. Deniz kirlenmesi ve çevre bilinci henüz gelişmemiş olup, Rusya Federasyonu’nun bir gün 300 metreyi geçen gemilerle petrol taşıyabileceği kimsenin aklına gelmemektedir. İstanbul nüfusunun bu denli artış göstereceği de hiç düşünülmemiştir. Bu sebeple, acil olarak, Boğazlardaki trafik yükünün hafifletilmesi gerektiği gerçeği ile yüz yüze kalınmıştır. Üstelik Türkiye Boğazları, diğer su yollarında olduğu gibi ekonomik gelir temin edecek şekilde kullanamamaktadır.”

Yazar boğazlarda yaşanan sorunları aşmak için öneriler de sunmaktadır. Ona göre; “Türkiye, Karadeniz’i, Silivri üzerinden bir kanalla Marmara’ya bağlama projesini hayata geçirmelidir. Ayrıca, Boğazlar Bölgesi’nde geçiş kurallarına uymayanlara gerekli cezaî yaptırımları uygulamalıdır.” Buna dayanak olmak üzere somut bir örnek olarak ABD’nin uygulamalarını göstermektedir. Örneğin “ABD, kendi karasuları olarak ilan ettiği 200 millik mesafede yoğun kontrol sistemi uygulamakta olup, petrol tankerlerinin çift cidarlı olma mecburiyeti, transit geçen gemilere de sınırsız limite varan sigorta şartı getirmiştir. Bu şartı yerine getirmeyen gemilere 25 000 Dolar ceza verilmektedir. Bu uygulama, hiçbir insanın yaşamadığı, Alaska’nın en ücra sahillerinde dahi geçerliliğini muhafaza etmektedir. Bu sebeple, Türkiye, 1998 Tüzüğü’nün getirdiği uygulamalar çerçevesinde, çevreye zarar verdiği tespit edilen gemi ve tankerlere, ABD’de olduğu gibi en ağır cezai yaptırımları uygulamalıdır.”

Bundan sonra da takip edilmesi gereken politikalar üzerinde durarak; uluslar arası dengeler gözetilerek dünya barışının korunmasında gayret sarf edilirken, diğer yönden de gerek ülke güvenliği için gerekse de ekonomik menfaatlerin korunması ve siyasi gücün artırılması için Karadeniz’de tek bir gücün hâkim olmasına mani olunmasını” belirtmektedir. Çünkü “1990 sonrasında, ABD’nin tek dünya gücü olmaya çalışmasının sonuçları Irak’ta, Afganistan’da görüldüğü, bu sebeple de, yeniden çok kutuplu bir sisteme ihtiyaç hissedildiği, Türkiye’nin ise dünya yeniden şekillenirken,

İkinci Dünya Savaşı sonrasında olduğu gibi pasifize değil, etkin ve yönlendirici olacak imkânlarla sahip olduğu” ifade edilmektedir.

Yazarın bütün çalışma boyunca ortaya koyduğu gerçeğe göre “Türkiye artık, başta Boğazlar ve Karadeniz olmak üzere, kendi milli politikalarını kendisinin tespit etmesi, projelerini kendisinin yönetmesi gerektiğini” ifade etmektedir.

Çalışmanın sonunda yedi ek yer almaktadır. Bu ekler içindekiler de şu şekilde isimlendirilmiştir:

Boğazlar Rejimi Hakkında Montreux’de 20 Temmuz 1936 Tarihinde İmza Edilen Mukavelename. (s. 345) (Bu mukavelename 24 Temmuz 1923’de Lozan’da imza edilmiş olan mukavelenamenin yerine Bulgaristan, Fransa, Büyük Britanya, Hindistan, Japonya, Romanya, Türkiye, Sovyetler Birliği ve Yugoslavya tarafından imzalanmıştır.)

Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük... (Boğazlar ve Marmara Bölgesinde seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamaya yönelik deniz trafik düzenlemesini içermektedir.)

İstanbul Liman Tüzüğü (s. 405) (İstanbul liman sınırları, yanaşma ve demir yerleri, rıhtımlara yanaşma, ticaret eşyası ile patlayıcı, yanıcı ve benzeri tehlikeli maddelerin boşaltma ve yükleme yöntem, yer ve zamanları, gemilerin limanda kalabilecekleri süreler ile limanda yasal güvenliğin ve disiplininin sağlanmasına yönelik önlemleri içermektedir.)

Uluslar arası 1972 Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü (s. 427). (Ancak denizlerde ve açık denizlerle bağlantılı olan açık deniz gemilerinin seyredebileceği sularda bulunan gemilerimizin tümünün uçakları genel manevra ve seyir, birbirini gören ve kısıtlı görüş koşullarında teknelerin davranışları, fenerler ve şekiller, ses ve ışık işaretleri ve istisnai kuralları içermektedir.)

Uluslar arası Denizde Çatışmayı Önleme Kurallarına Ait Konvansiyon 1972 (s. 457).

1998 Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü (s. 507). (Türk Boğazları’nda seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamaya yönelik deniz trafik düzenlemesi kurallarını içermektedir.)

Türk Boğazlarında Muhtemel Terör Eylemlerine Karşı Tedbirler (s. 543). (Türk boğazlarında gemiden kıyıya, kıyıda gemiye gemiden gemiye yapılacak terör eylemlerine yönelik tedbirleri içermektedir.)

Kaynaklar (s. 543) bölümünden sonra dizin ile çalışma tamamlanıyor.

Türk Boğazları üzerine genişçe bir literatür vardır. Ama Boğazların son 90 yıllık tarihini bir ciltte bütünüyle toplayan ve bugünkü sorunları da ayrıntılarıyla kapsayan bir eser bulunmamaktadır. Sayın Yel’in eseri bu boşluğu doldurması, alandaki diğer kitaplardan farkını ortaya koymaktadır. Hem uzun bir dönemin tarihsel gelişimi ortaya konulmakta, hem de Türk diplomasisinin boğazlar kozunu kullanmasının ayrıntıları ele alınmaktadır. Bu bakımdan Yel’in eseri gerek Tarih gerekse uluslararası politika meraklılarının, Türkiye’nin meselelerine alaka gösteren herkesin ilgiyle inceleyecekleri bir çalışma olmakla beraber, alana getirdiği yenilik sebebiyle de dikkat çekmektedir.

Kısaca tanıtmaya çalıştığımız *Değişen Dünya Şartlarında Karadeniz ve Boğazlar Meselesi* adlı çalışma, Türk boğazlarının tarihini günümüze kadar bir bütün içerisinde vermekte ve yorumlar ve izahatlarla bir strateji geliştirme niteliği taşımaktadır. Bu nedenle halihazırda dünya gündemini meşgul etmekte olan Karadeniz ve Boğazlar meselesine ışık tutmakta olan bu eserin hem Türkiye hem de dünya için anlamı, stratejik değeri hızla yükselen Karadeniz sadece barındırdığı ve keşfedilmeyi bekleyen zenginlikleriyle değil, Rusya-Batı ilişkilerini belirleme potansiyeli ile, Türkiye’nin güneyinden sonra kuzeyinde oluşturacağı nüfuz alanı ile Kafkasya’yı denetleme gücüyle, Hazar kaynaklarını dünyaya açacak özelliği ile İran’dan Afganistan’a uzanan lojistik hat üzerinde Türkiye’nin bölgenin jeopolitiğine, jeoekonomik gücüne yoğunlaşmasına katkı sağlayacağı kuşkusuzdur.

KAYNAKLAR

Tukin, Cemal, **Boğazlar Meselesi**, Pan yayıncılık, İstanbul 1999.

Erkin, Feridun Cemal, **Türk Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi**, Ankara 1968.

Tarhanlı, Turgut, “Türk Boğazlarında Trafik Düzeni ve 1936 Montreux Sözleşmesi” **Uluslararası Politika** (Derleyen: Faruk Sönmezoğlu), Der Yayınları, İstanbul 1998.

Karagül, İbrahim, “Mayınlı Petrol, Yeni Hazar ve Karadeniz” **Yeni Şafak Gazetesi**.