An Evaluation on The Potential Impacts of "Channel Istanbul" Project on Montreux Convention: A Geopolitical Mistake in The Black Sea?

Asst. Prof. Bülent Şener, Karadeniz Technical University

Abstract

The waterway project known as "Channel Istanbul" or "Crazy Project" as publicly known, which was announced to the public in April 2011 as a project to construct a channel that will connect Marmara Sea to the Black Sea on the western part of Istanbul, has become disputed for its astronomical budget and the environmental impacts it will cause as well as for its political, legal, geopolitical, and geostrategic aspects within the context of its potential impacts on the transit passage regime established by the Montreux Convention. The project that is based on the logic of creating an alternative waterway and 64th and 65th of the government program the necessary legal regulations regarding construction and operation of and to do the work specified that would reduce the volume of transportation and commerce in the Bosphorus grounded on the argument of "ensuring transit security" brings about serious political, legal, geopolitical, and geostrategic risks along with providing some alleged economic benefits and legal rights for Turkey in the case it will be put into effect. In consideration of the struggle between the USA and Russia within the scope of the military and political developments in the Black Sea since the end of the Cold War, the impact of the said project on the sustainability of the political, legal, military, geopolitical, and geostrategic gains Turkey obtained with the "Montreux Convention" regarding the straits is ambiguous and in this sense it carries serious risks. In this study, the transit passage regime established by "Montreux Convention" is considered with respect to its geopolitical, geostrategic, political, military, and legal aspects and the potential impacts of "Channel Istanbul" project on this transit passage regime and the risks it will cause regarding the power equilibrium in the Black Sea will be discussed.

Keywords: Channel Istanbul Project, Montreux Convention, Black Sea, USA, Russia

Özet

"Kanal Istanbul" ya da kamuoyunda bilinen adıyla "Çılgın Proje" olarak basına yansıyan ve Istanbul'un batısındaki topraklar üzerinde Marmara Denizi ile Karadeniz'i birleştirecek bir kanal açma projesi olarak Nisan 2011'de dönemin başbakanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından kamuoyuna ilan edilen suyolu projesi, gerek astronomik bütçesi ve doğuracağı çevresel etkiler nedeniyle, gerekse "Montrö Boğazlar Sözleşmesi"nin kurduğu uluslararası geçiş rejimine olası etkileri bağlamında siyasi, hukuki, jeopolitik ve jeostratejik yönleriyle tartışılmaya başlanmıştır. "Boğazlar'ın geçiş güvenliğini sağlamak" argümanına dayanılarak Istanbul Boğazı'nın ulaşım ve ticaret yoğunluğunu azaltacak alternatif bir suyolu yaratma mantığına dayanan ve 64. ve 65. hükümet programlarında yapımı ve işletilmesiyle ilgili olarak gerekli yasal düzenlemenin ve çalışmaların yapılacağı belirtilen proje, hayata geçmesi durumunda Türkiye'ye sağlayacağı iddia edilen bazı ekonomik yararların ve hukuki hakların yanında, Boğazlar'daki geçiş rejiminin geleceğine ilişkin çok ciddi siyasi, hukuki, askeri, jeopolitik ve jeostratejik riskleri de beraberinde getirmektedir. Özellikle Soğuk Savaş'ın bitiminden bu yana Karadeniz'de yaşanan askeri ve siyasi gelişmeler çerçevesinde ABD ile Rusya arasında yaşanan mücadele ve güncel gelişmeler dikkate alındığında, söz konusu projenin Türkiye'nin "Montrö Boğazlar Sözleşmesi"yle Boğazlar'da elde ettiği siyasi, hukuki, askeri, jeopolitik ve jeostratejik kazanımların sürekliliğine ne yönde etki edeceği belirsizdir ve bu yönüyle çok ciddi riskler taşımaktadır. Bu çalışmada, "Montrö Boğazlar Sözleşmesi"nin kurmuş olduğu uluslararası geçiş rejimi siyasi, hukuk, askeri, jeopolitik ve jeostratejik yönleriyle ele alınarak, "Kanal Istanbul" projesinin bu geçiş rejimi üzerinde yaratacağı olası etkiler ve Karadeniz'deki güç dengeleri açısından yaratacağı riskler bağlamında tartışılacaktır.

Anahtar Kelimeler: Kanal Istanbul Projesi, Montrö Boğazlar Sözleşmesi, Karadeniz, ABD, Rusya

Giriş: Bir Dış Politika Belirleyeni Olarak Coğrafya ve Jeopolitik

Napoléon Bonaparte 1804'te Prusya kralına gönderdiği bir mektupta *"bütün güç politikası kendi coğrafyaları içindedir"* demektedir.[1] Napolyon'u doğrularcasına, jeopolitik yazarlarından Colin S. Gray, politikanın tamamının jeopolitikte, diğer bir deyişle coğrafyada olduğunu iddia etmektedir. Ona göre, bu sav belki tehlikeli bir şekilde çok güçlü olsa da, derin düşünüldüğünde vazgeçilmez bir hakikatten biraz daha fazladır. Zira, politik hayatın tamamı coğrafyayla ilişkilidir ve uluslararası politik hayatın tamamı uzamsal ilişkileri gösteren oyun tahtası üzerinde yaşanmaktadır. Bu, ne politika coğrafya hakkındadır demektir ne de politikanın uzamsal ilişkiler hakkında olduğu hususunda ısrar etmektir. Özetle, bütün politik meseleler belirli bir coğrafi çevre ve koşul içinde cereyan etmektedir ve bu da bu meselelerin jeopolitik bir boyutu olduğunu göstermektedir.[2] Benzer şekilde Gearóid Ó'Tuathail de *"coğrafya güç hakkındadır"* diyerek, dünya coğrafyasının doğanın değil, organize etme, işgal etme ve yerkürenin yönetilmesi üzerine güç odakları arasında gerçekleştirilen tarihsel sürecin bir ürünü olduğuna vurgu yapmaktadır. Ó'Tuathail'e göre, Antik Yunan'dan Roma İmparatorluğu'na, Çin'e ve Arap dünyasına kadar bütün imparatorluk sistemleri tarih boyunca güçlerini yerküre üzerinde nizam ve anlam empoze edebilme kabiliyetleriyle kullanmışlardır.[3] Bir başka jeopolitik yazarı Francis P. Sempa da, coğrafyayı, uluslararası politikada en temel faktör olarak kabul ederken bunun nedenini coğrafyanın en kalıcı/en sabit öğe olmasına dayandırmaktadır.[4]

Gerçekten de ülkelerin sahip oldukları coğrafyanın özellikleri geçmişten günümüze önemli bir güç unsuru olarak dikkate alınagelmiştir ve ulusal politikanın belirlenmesinde coğrafya kalıcı olduğundan en temel faktördür. Bir ülkenin sahip olduğu toprakların büyüklüğü, dünya üzerinde bulunduğu yer, ülkenin büyük dağlarla çevrili olması, bir kara ülkesi ya da ada ülkesi olması gibi coğrafi ve topografik unsurlar o ülke açısından büyük bir avantaj ya da dezavantaj oluşturabilmektedir. Öyle ki, herhangi bir sınır bile bir devletin dış politikası üzerinde tek başına belirleyici bir etkiye sahip olabilmektedir. Buna karşılık, son yüzyılda coğrafyanın ulaşım, haberleşme ve savaş teknolojisindeki gelişmelerden sonra eski önemini kaybettiği ileri sürülebilir ve bu nedenle bundan yüzyıl öncesi sahip olduğu öneme sahip olmadığı da söylenebilir. Ancak yine de, her ne kadar günümüzdeki teknolojik gelişmeler, ülkelerin sahip oldukları coğrafya ve topoğrafya özelliklerinin sağladığı avantajı ya da dezavantajı azaltmış bulunsa da, bir ülkenin coğrafyasıyla bağlantılı olarak sahip olduğu jeopolitik konumu, ülkenin ulusal güç kapasitesi açısından önemli bir unsur olmaya devam etmektedir. Dolayısıyla, bir ülkenin coğrafi önemi ve bundan kaynaklanan avantajı ya da dezavantajı, o ülkenin toprak büyüklüğü ya da topografik özelliklerinden ziyade dünya haritası üzerindeki konumundan (jeopolitik/jeostratejik) kaynaklanmaktadır diyebiliriz. Bundan dolayı, devletlerin ulusal güçlerinin ve dış politika davranışlarının sahip oldukları ve konumlandıkları coğrafi çevreyle yakından ilintili olduğu yadsınamaz bir gerçekliktir. Bu nedenledir ki, Alman Jeopolitik Ekolü ve Anglo-Amerikan Jeopolitik Ekolünü'nün 19. yüzyılın sonları ve 20. yüzyılın başlarında ortaya koydukları teorilerde olduğu gibi, önemli deniz yollarını ve stratejik önem taşıyan kara parçalarını denetim altında tutma gibi teritoryal faktörlerden kaynaklanan kaygılar ve istekler, bugün hala devletlerin dış politikaları ve uluslararası alandaki davranışları açısından doğrudan

[1] Spykman, Nicholas J., "Dış Politika ve Coğrafya I-II", Aşkın İnci Sökmen (Çev.), Uluslararası İlişkilerde Anahtar Metinler, (Yay. Haz.) Esra Diri, İstanbul, Ekim 2013, s. 3.

[2] Gray, Colin S., "Coğrafya Kaçınılmazdır", Jeopolitik, Strateji ve Coğrafya, Colin S. Gray, Geoffrey Sloan (Edt.), Tuğrul Karabacak (Çev.), ASAM Yayınları, Ankara, 2003, ss. 219-220.

[3] Bkz. Ó'Tuathail, Gearóid, Critical Geopolitics, University of Minnesota Press, Minneapolis, 1996, pp. 1-15.

[4] Sempa, Francis P., Geopolitics: From the Cold War to the 21st Century, Transaction Publishers, New Jersey, 2002, p. 5.

ya da dolaylı olarak belirleyici rol oynamaya devam etmektedir. Devletlerin coğrafi özellikleri nispeten değişmez ve değişmeyen özellikte olduğundan, coğrafi talepleri yüzyıllar boyunca aynı kalacaktır ve diğeri ile çatışma istemeyen mutlu devletlerin olduğu bir dünyaya ulaşılamadığından, bu coğrafi talepler anlaşmazlığa neden teşkil edecektir. Böylece coğrafya kapısı, tüm tarih boyunca uzanan hanedanların ve hükümetlerin yükselmesine ve düşmesine neden olan uzun mücadeleler için suçlu olabilecektir.[5] Dolayısıyla toprağa dayalı temel geçmişte politikacılar tarafından uygulandığı gibi gelecekte de uygulanmaya devam edecektir.[6] Dış politika analizlerinde coğrafyayı dışlayıcı görüşler bile son tahlilde devletin coğrafi konumundan kaçamayacağı gerçeğiyle yüzleşmek durumundadırlar. Ünlü jeopolitikçi Nicholas J. Spykman'ın deyimiyle *"coğrafyanın dikkate alınmaması mümkün değildir,* [mesele] *bu kadar basittir."*[7]

Türk Boğazları'nın Jeopolitik ve Jeostratejik Önemi

Çanakkale ve İstanbul Boğazları ile birlikte Marmara Denizi'ni de kapsayan ve ilgili uluslararası düzenlemelerde "Türk Boğazları"[8] kavramıyla ifade edilen Asya ve Avrupa arasındaki dar suyolu Boğazlar, gerek jeopolitik, gerek stratejik ve gerekse uluslararası deniz ulaşımı açısından ilk çağlardan başlayarak günümüze kadar tarihin her döneminde önemini koruyarak, devletlerarası mücadelelere, konferanslara ve antlaşmalara konu teşkil etmiştir. Asya ve Avrupa'yı coğrafi olarak birbirinden ayıran Boğazlar iki kıta arasındaki kültürel, ticari ve askeri geçişler için her zaman bir "köprü" vazifesi görmüştür. Karadeniz ile Akdeniz arasındaki tek bağlantı yolu olan Boğazlar, bu stratejik önemleri sebebiyle de tarih boyunca büyük güçlerin hep sahip olmak için uğrunda rekabet ettikleri doğal suyollarından birini teşkil etmiştir.[9] Tarih içerisinde olduğu kadar günümüzde de ekonomik, siyasi, askeri, jeopolitik ve jeostratejik önemini hiçbir şekilde yitirmemiş olan Boğazlar, Karadeniz'e kıyısı bulunan devletler[10] ile Akdeniz'e kıyısı bulunan devletler arasında hayati bir bağ oluşturduğu gibi[11], bölgeye egemen olmak isteyen güçlü devletler açısından da dünya politikasındaki dengelerin belirlenmesi, sürdürülmesi ve değiştirilmesi noktasında da belirleyici bir niteliğe sahiptir.

Tarihen sabittir ki, Boğazlar'ı kontrol altında tutan her devlet sonunda Karadeniz üzerinde hâkimiyet kurmaya çalışmıştır. Gerçekten de Boğazlar'ın iki tarafındaki ana topraklara hükmeden devletler, Bizans İmparatorluğu ve Osmanlı İmparatorluğu örneklerinde görüldüğü

[5] Spykman, "Dış Politika ve Coğrafya I-II", s. 4.
[6] Spykman, "Dış Politika ve Coğrafya I-II", s. 5.
[7] Spykman, "Dış Politika ve Coğrafya I-II", s. 41.
[8] Toluner, Sevin, Milletlerarası Hukuk Dersleri, Beta Yayınları, İstanbul, 1996, s. 154. Çanakkale ve İstanbul Boğazları ile birlikte Marmara Denizi'ni de kapsayan bölge, Boğazlar'dan geçiş rejimini düzenleyen 1936 tarihli "Montrö Boğazlar Sözleşmesi"nde (Boğazlar Rejimine İlişkin Sözleşme) "Boğazlar Bölgesi" olarak anılmaktadır. Bu çalışmada "Türk Boğazları" terimini karşılamak üzere "Boğazlar" terimi kullanılacaktır.
[9] Doğru, Sami, "Türk Boğazları'nın Hukuki Statüsü: Sevr ve Lozan'dan Montrö'ye Geçiş", *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt: 15, Sayı: 2 (2013), s. 163.
[10] Karadeniz'e kıyısı bulunan devletler şunlardır: Rusya Federasyonu, Ukrayna, Türkiye, Bulgaristan, Romanya ve Gürcistan.
[11] Baykal, Ferit Hakan, "Günümüzde Deniz Ulaşımındaki Gelişmelerin Işığında Türk Boğazları'nın Hukuki Rejiminin Değerlendirilmesi ve Milletlerarası Hukukta Genel Olarak Kabul Görmüş Diğer Boğazlardan Geçiş Rejimleri ile Kıyaslanması", Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı, Bayram Öztürk, Mikdat Kadıoğlu, Hüseyin Öztürk (Ed.), Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayınları, Yayın no: 5, İstanbul, 11-12 Kasım 2000, s. 30.

gibi bunu başarmıştır.[12] Bu bağlamda, tarih boyunca Boğazlar'ın özellikle iki bakımdan uluslararası öneme sahip olduğu söylenebilir: i) Jeopolitik, jeostratejik ve askeri, ii) Ekonomik ve ticari.

Boğazlar'ın jeopolitik, jeostratejik ve askeri bakımdan önemi, bir yandan, Asya ile Avrupa arasındaki bağlantıyı ve öte yandan Karadeniz ile Akdeniz ve oradan da okyanuslar arasındaki bağlantıyı sağlamasından kaynaklanmaktadır. Dolayısıyla, Boğazlar'ı elinde tutan bir askeri kuvvet kara ve deniz harekâtları bakımından coğrafyanın sağladığı üstünlüğü kendi lehine kullanma imkanına sahip olacaktır.[13] Gerçekten de Boğazlar'ın sahip olduğu önem coğrafi durumundan ve bunlara bağlanan siyasi menfaatlerden doğmaktadır. Coğrafi durum haritaya bakınca görülmektedir. Boğazlar iki işlek deniz arasında tek geçittir. Asya ve Avrupa'yı birleştiren bu geçitler dardır, aynı devletlerin toprakları içindedir, savunmaya gayet elverişlidir. Nitekim en kuvvetli donanmalar buradan geçememiş, en kudretli ordular bunları ele geçirememiştir.[14] Boğazların, Doğu ve Batı arasında geçit olma formunu tarih boyunca korumasının nedenlerine dair yaklaşımlardan en çok kabul göreni Fransız tarihçi Renée Pinon'a aittir. Pinon, Boğazlar'ın zamanın değişen dengelerine rağmen önemini muhafaza etmesini coğrafi mukadderatın değişmezliği prensibine bağlar. Ona göre zamana ve mekana bağlı olarak hukuk kaideleri değişebilse de coğrafi konumun sağladığı avantajlar ve sebep olduğu dezavantajlar sabittir. Pinon, bu gerçekliği şöyle ifade etmektedir: *"Hukuk kaideleri değişebilir; kudret merkezlerini kader değiştirebilir; coğrafi mukadderat devam eder."*[15]

Boğazlar'ı elinde tutan devletler bu durumun hem çeşitli yararlarını görmüşler hem de bazı zararlarına katlanmak zorunda kalmışlardır. Bu kapsamda, geçmişte, Boğazlar'ı elinde bulunduran devletler zaman zaman bu bölgeyi ele geçirmek isteyen devletlere karşı güvenliklerini ve ülke bütünlüklerini sağlamakta birtakım zorluklarla karşılaşmışlardır.[16] Bu konuda özellikle, Osmanlı İmparatorluğu döneminde Boğazlar üzerinde büyük devletler arasında yaşanan mücadele ile Birinci Dünya Savaşı sırasında yaşanan mücadele gerçekten dikkat çekicidir. Nitekim, savaş sırasında İngiltere'nin başbakanlığını yapan Lloyd George'a göre, Birinci Dünya Savaşı'nın gerçek sebebi, Rusya'nın Boğazlar'ı ele geçirme arzusu ve mücadelesiydi.[17] Lloyd George'nin bu iddiasını tarihsel süreç büyük ölçüde doğrulamaktadır. Boğazlar'ın dünya çapındaki stratejik öneminde, yüzölçümü bakımından dünyanın en büyük kara devletinin yani Rusya'nın denizlere çıkması için en uygun yolun bu noktada düğümlenmiş olmasının rolü yadsınamaz. Gerçekten de başlangıçta tamamen bir kara devleti olan Rus Çarlığı

[12] Bostan, İdris, "Osmanlı İmparatorluğu Döneminde İstanbul Boğazından Geçişin Tabi Olduğu Kurallar", Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı, Bayram Öztürk, Mikdat Kadıoğlu, Hüseyin Öztürk (Ed.), Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayınları, Yayın no: 5, İstanbul, 11-12 Kasım 2000, s. 1.

[13] Pazarcı, Hüseyin, "Boğazlar Rejimine İlişkin Türk Dış Politikası ve Karşılaşılan Kimi Sorunlar", Prof. Dr. Ernst Hirsch'in Hatırasına Armağan (1902-1985), Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1986, ss. 850-851.

[14] Bilsel, Cemil, "Sovyet Rusya−Türk Notaları Aydınlığında Türk Boğazları", *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, Cilt: 14, Sayı 1-2 (1948), s. 7.

[15] Demirkıran, H. Murat, "Türk Boğazları'ndan Geçiş Rejimi ve Geçiş Rejimi ile İlgili Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun 21.11.2001 Gün E: 2001/4-955 K: 2001/1073 Sayılı Kararı", Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegan Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, İstanbul, 2007, s. 1, http://www.demirkiran.av.tr/wp-content/uploads/2013/02/Turk_Bogazlarindan_Gecis_ Rejimi.pdf, (Erişim tarihi: 05.09.2016)

[16] Doğru, "Türk Boğazları'nın Hukuki Statüsü: Sevr ve Lozan'dan Montrö'ye Geçiş", s. 134.

[17] Yel, Selma, Değişen Dünya Şartlarında Karadeniz ve Boğazlar Meselesi (1923-2008), Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2009, s. 9.

coğrafi olarak kuzeyindeki buzlarla kaplı denizler ile güneyinde Boğazlar'a ve Karadeniz'e sahip Osmanlı İmparatorluğu arasında sıkışmış kalmış, sıcak denizlere çıkışı olmayan bir devlet konumundaydı. Bu nedenle de 18. yüzyılın başlarında tahta çıkan Çar I. Petro'dan (Büyük Petro) (1689-1725) itibaren sıcak denizlere çıkmak ve dünya hâkimiyetini eline geçirmek politikasını prensip edinen Rusya, kendisine yayılma alanı olarak Osmanlı coğrafyasını seçerek, Boğazları ele geçirmek ve Karadeniz'e hâkim olmak yolunda büyük çaba sarf etmiştir.[18] Bu noktada Çar Büyük Petro zamanında bir Rus büyükelçisi olan Prens Dimitrij Michajloviç Golicyn'in Boğazlar konusunda Osmanlı İmparatorluğu'nun politikası hakkındaki değerlendirmesi gerçekten ilgi çekicidir: *"Hiç kimsenin el sürme hakkına sahip olamayacağı bakir ve saf bir genç kız gibi koruyor Karadeniz'i Babıâli. Öyle ki, bir yabancının kendi özel dairesine girmesine belki katlanabilir de Osmanlı padişahı, yabancı bir geminin Karadeniz'e girmesine katiyen göz yumamaz ve izin veremez. Böyle bir şey ancak Osmanlı İmparatorluğu'nun altüst olmasıyla olanak kazanabilir."*[19] Keza, Çar I. Alexandre'nin *"Coğrafya benim Boğazlar'a sahip olmamı emrediyor; eğer Boğazlar başkasının elinde ise kendi evimin sahibi olmam olanaksızdır."* şeklindeki sözleri de Boğazlar'ın Rusya için ne denli önemli olduğunu açıkça ortaya koymaktadır.[20] Rus arşivi belgelerine dayanarak Boğazlar ve "Şark Meselesi/Doğu Sorunu" konusunda çalışan Rus bilim adamı Sergey Goryanof, bütün "Şark Meselesi"ni Rusya için şu sözleriyle özetlemektedir: *"Boğazlar kimin elindedir?"*[21] 1930'larda Sorbon Üniversitesi'nde görev yapan Profesör Renoven ise *"Akdeniz'e, ılık denize çıkmak meselesi herhangi bir Rus hükümeti için geçici bir amaç değildir ve olamaz. Onun önüne bu temelli meseleyi her lâhza koyan coğrafi şartlardır."* demektedir.[22] Rusya'nın Boğazlar'a ve Karadeniz'e bakışını anlamak için Daniella Fiskin'in yazdığı şu satırlar da dikkat çekicidir: *"Rus harp gemilerinin Karadeniz'den Akdeniz'e geçmeleri hakkı, bir insanın kendi evinin avlusundan dışarı çıkması gibidir. Diğer devletlerin harp gemilerinin Karadeniz'e serbestçe girmeleri hakkı ise sırf gasp ve yağma maksadıyla bizim avlumuzu, hanemizi istila etmek hakkından başka bir şey değildir."*[23] Sovyet dışişleri bakanlarından Georgiy Vasilyeviç Çiçerin de barış görüşmeleri sırasında Lozan'da Boğazlar'ın Rusya için hayati önemi bulunduğunu söylerken, Maksim Maksimoviç Litvinof da Montrö görüşmelerinde Boğazlar'ın Rusya'nın *hayat damarı* olduğunu söylemiştir.[24] Boğazlar'a ve Karadeniz'e hâkim olma konusunda, zaman zaman bu amacını gerçekleştirmeye çok yaklaşan Rusya, karşısında menfaatleri gereğince Osmanlı İmparatorluğu'nu destekleyen İngiltere ve Fransa'yı bulmuştur. 19. ve 20. yüzyılda da bu çabalarını devam ettiren Rusya için olduğu kadar Boğazlar

[18] Keleş, Erdoğan, "Rusya'nın Sıcak Denizlere İnme Politikası (Alman Deniz Yüzbaşısı Stenzel'e Göre İstanbul'a En Kısa Yol)", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, Cilt: 28, Sayı: 46 (2009), s. 89.

[19] Bkz. Potyemkin, V., Bakruşin, S., Efimov, A., Mintz, İ., Kosminski, E., Uluslararası İlişkiler Tarihi (Diplomasi Tarihi), C. I, Attila Tokatlı (Çev.), Evrensel Basım Yayın, İstanbul, Eylül 2009, s. 261; Pinon, Renée, "Karadeniz ve Boğazlar Meselesi", Hüseyin Nuri (Çev.), Ali Ahmetbeyoğlu, İshak Keskin (Haz.), Tülin Aren Armağanı, İshak Keskin, Muhammet Hanefi Kutluoğlu, Sevil Pamuk (Yay. Haz.), Pamuk Yayıncılık, İstanbul, Eylül 2009, s. 248.

[20] Doğru, "Türk Boğazları'nın Hukuki Statüsü: Sevr ve Lozan'dan Montrö'ye Geçiş", s. 135. Lozan Barış Konferansı'nda Çiçerin, Rus buğdayının % 70'inden fazlasının Boğazlar yoluyla dünya pazarlarına ulaştığını söylemiştir. Beyaz Rusların 1919'da Paris Barış Konferansı'na verdikleri muhtıraya göre de Rus petrollerinin % 88'i, manganezinin % 93'ü, demirinin % 61'i Boğazlar'dan geçerken, o tarihlerde bütün Rus deniz ihracatının yüzde % 54'ü Boğazlar yoluyla yapılmaktaydı. Bkz. Bilsel, "Sovyet Rusya−Türk Notaları Aydınlığında Türk Boğazları", s. 8.

[21] Bilsel, "Sovyet Rusya−Türk Notaları Aydınlığında Türk Boğazları", s. 7.

[22] Bilsel, "Sovyet Rusya−Türk Notaları Aydınlığında Türk Boğazları", s. 8.

[23] Pinon, "Karadeniz ve Boğazlar Meselesi", s. 249.

[24] Bilsel, "Sovyet Rusya−Türk Notaları Aydınlığında Türk Boğazları", s. 8.

Avrupa'nın büyük devletleri için de adeta bir "kapı kilidi" niteliğini taşıyordu. Bu sebeple İngiltere, Fransa ve Almanya gibi dünya siyasetinde etkin güçler Boğazlar'ın egemenliği noktasında hem birbirleriyle hem de Rusya ile rekabet ve mücadele halinde olmuşlardır. Nitekim, Napoléon Bonaparte'nin *"O dar Boğazları Rusya'ya bırakmaktansa dünyanın yarısını bırakmayı yeğlerim"* şeklindeki sözleri[25] bu rekabet ve mücadelenin büyüklüğünü çok net bir şekilde özetlemektedir.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi

Karadeniz ile Ege Denizi'ni birbirine bağlayan İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı, geçiş açısından, her zaman bir bütün sayılmıştır.[26] İki açık denizi birbirine bağladığı için de uluslararası bir suyolu mahiyetindedir. Sınırlar açısından ulusal boğaz özelliği gösterse bile, bir antlaşmanın konusunu oluşturmalarının yanısıra, yarı kapalı bir deniz olan Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin açık denizlere ulaşmalarında tek yol olması nedeniyle Boğazlar "uluslararası boğaz" özelliğine sahiptir.[27] Bu niteliği sebebiyledir ki Boğazlar'dan geçiş ulusal değil, uluslararası düzenlemelere tabidir. Bugün için Boğazlar'dan geçiş rejimi[28] "Montrö Boğazlar Sözleşmesi"yle düzenlenmektedir. Bu sözleşme, 24 Temmuz 1923'te Lozan'da imzalanmış olan "Lozan Boğazlar Sözleşmesi"nin yerine kısmen[29] geçmek üzere yapılmıştır.

20 Temmuz 1936'da imzalanan "Montrö Boğazlar Sözleşmesi" 29 madde, 4 ek ve bir protokolden oluşmaktadır.[30] 20 yıllık bir süre için imzalanan Sözleşme'nin tadili ve/veya feshi için 28'nci ve 29'uncu maddelerine dayanılarak taraflar tadil ve/veya talep edilebilecektir, ancak günümüzde taraflarca Sözleşme'nin tadili ve/veya feshi henüz talep edilmiş değildir ve yürürlükte kalmaya devam etmektedir.[31] Sözleşme'nin asıl amacı kıyı devleti olan Türkiye'nin

[25] Doğru, "Türk Boğazları'nın Hukuki Statüsü: Sevr ve Lozan'dan Montrö'ye Geçiş", s. 135.
[26] Toluner, Milletlerarası Hukuk Dersleri, s. 156.
[27] Şener, Bülent, "Türk Boğazları'nın Geçiş Rejiminin Tarihi Gelişimi ve Hukuki Statüsü", *Journal of History School*, Yıl: 7, Sayı: XVII (Mart 2014), s. 469.
[28] Uluslararası politikada ve uluslararası hukukta "rejim" kavramıyla kastedilen, uluslararası aktörlerin beklentilerinin birleştiği belirli bir konu alanındaki prensipler, normlar, kurallar ve karar verme süreçlerinin bütünüdür. Prensipler, gerçekler hakkındaki inançları; normlar, haklar ve ödevler olarak tanımlanmış davranış kalıplarını; kurallar, eylemler için gerekli olan emirleri ve yasakları; karar verme süreçleri ise uygulamayı anlatmak amacıyla kullanılan kavramlardır. Rejimleri, kısaca yönetsel düzenlemeler seti ya da oyunun kuralları olarak da tanımlayabiliriz. Bkz. Akgün, Mensur, "Türk Dış Politikasında Bir Jeopolitik Etken Olarak Boğazlar", Türk Dış Politikasının Analizi, Faruk Sönmezoğlu (Der.), Der Yayınları, İstanbul, 1994, s. 214.
[29] Zira, eski sözleşmenin geçişle ilgili hükümleri "Montrö Boğazlar Sözleşmesi"yle kaldırılmış olmasına rağmen, Çanakkale Boğazı önünde yer alan Yunan adalarının silahlandırılmasını öngören hükümleri, "Montrö Boğazlar Sözleşmesi"ne eklenen protokol hükümleri gereğince hala yürürlüktedir. Bkz. Gündüz, Aslan, Milletlerarası Hukuk, Temel Belgeler, Örnek Kararlar, 5. bs., Beta Basım Yayım, İstanbul, Ekim 2009, s. 471.
[30] Sözleşmenin bütün hükümleri için bkz. Soysal, İsmail, Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları, C. I (1920–1945), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 2000, ss. 493-526.
[31] Sözleşme'nin süresi ve sona ermesi konularını düzenleyen 28. maddede 20 yılın sonunda akit tarafların bundan sonraki her beş yılın sonunda değişiklik yapılmasını isteyebilmeleri öngörülmüştür. Bununla beraber Sözleşme'nin 1. maddesinde düzenlenen *geçiş serbestisi* prensibinin müddetinin sonsuz olacağı belirtilmiştir. 20 yıllık müddetin bitiminden iki sene evvel hiçbir akit taraf Fransa Hükümeti'ne fesih ihbarnamesi vermemiş ise, Sözleşme'nin yeni bir fesih ihbarnamesi gönderilmesinden itibaren iki sene geçinceye kadar geçerli olacağı ve ihbarnamenin Fransız Hükümeti tarafından taraflara tebliğ edileceğine hükmedilmiştir. Ayrıca bu maddeye göre Sözleşme'nin feshedilmesi durumunda tarafların kendilerini düzenlenecek yeni bir konferansta temsil ettirmeleri

egemenlik haklarını saklı tutmakla beraber uluslararası deniz ticaretinin gereklerini ve yararlarını bu haklarla bağdaştırmaktır. Yani, Sözleşme'yle Boğazlar'dan yeni bir geçiş rejimi kabul edilmiş, bu rejimin uygulanması ve denetimi sorumluluğu Türkiye'ye verilmiştir. Yine bu Sözleşme'yle, Boğazlar'ın savaş gemileri tarafından kullanılmasında, Türkiye'nin güvenlik çıkarları gözetilerek, Karadeniz'e kıyısı olmanın yararına ayrıcalıklar da tanınmıştır. Bu şekildeki ayrımlar sayesindedir ki Türkiye kendi güvenliğini sağlamıştır. Şayet bu Sözleşme olmasaydı herhangi bir savaş tehlikesinde Türkiye, Boğazlar'dan geçecek savaş gemilerini engelleyerek güvenliğini sağlayamayacağı gibi, yine bölgedeki herhangi bir savaş durumunda Türkiye tarafsızlığını sağlayamaz, büyük devletlerin büyük savaş gemilerini Karadeniz'de bulundurma hakkı doğar ve bu durum hem bölge ülkelerini olumsuz etkiler hem de Türkiye'nin değişik baskılar altında kalmasına yol açardı. Bundan dolayı "Montrö Boğazlar Sözleşmesi" Boğazlar bölgesinde ve Karadeniz'de barış ve güvenlik içinde gerekli dengeyi sağlayan önemli bir mihenk taşıdır.[32]

Gerek İkinci Dünya Savaşı sırasında, gerekse Soğuk Savaş'ın başlangıç yıllarında Boğazlar'la ve mevcut statüsünün değiştirilmesiyle en çok ilgilenen, isteklerde bulunup sorunlar ve bunalımlar yaratan Osmanlı İmparatorluğu döneminde de görüldüğü gibi yine Rusya yani SSCB (Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği) olmuştur. SSCB'nin Boğazlar konusundaki isteklerine ve Türkiye'nin bu konudaki yalnızlığına ilk başlarda kayıtsız kalan ABD (Amerika Birleşik Devletleri), Sovyet yayılmasının Orta Avrupa'dan Doğu Asya'ya kadar tehlikeli bir durum meydana getirmesi üzerine 1947'den itibaren dış politikasında genel ve önemli değişiklikler yapmaya başlamıştır ki, bunun ilk işaretlerini Boğazlar konusunda Türkiye'ye yaklaşarak göstermiş ve SSCB'ne bir nota göndererek Boğazlar üzerindeki Sovyet isteklerini reddettiğini belirtmiştir. Böylece ABD, Boğazlar'ın statüsünden doğan sorunların içerisine resmen ve fiilen girmiş, önceleri İngiltere'nin bölgede oynadığı rolleri üstlenerek onun yerini almıştır.[33] Aslına bakılırsa, "Montrö Boğazlar Sözleşmesi" yapıldığı 1936 yılından beri imzacı devletlerin sözleşmede yer alan değiştirme ya da fesih hükümlerini işletmeye kalkışmadan sürdürdükleri bir düzenlemedir. Sözleşme'nin değiştirilmesini isteyen tek imzacı devlet SSCB olmuş, o da 1939, 1945 ve 1946'da bu isteğini Türkiye'ye bildirmesine rağmen

konusunda mutabık kalındığı belirtilmiştir. Öte yandan, Sözleşme'nin bir veya birkaç hükmünün değiştirilmesi hususları ise 29. maddede düzenlenmiştir. Buna göre, Sözleşme'nin yürürlüğe girmesinden itibaren her beş yılın sonunda akit taraflardan her birinin, sözleşmenin bir veya daha fazla hükmünün değiştirilmesi için başvurabileceği belirlenmiş ancak bu konulara ilave düzenlemeler getirilmiştir. Bu ilave düzenlemelere göre, böyle bir talebin kabulü için; eğer talep 14. ve 18. maddelerin (Boğazlar'dan geçecek savaş gemilerinin tonajı ile Karadeniz'e kıyısı olmayan ülkelerin savaş gemisi sayısı ve tonajı ile ilgili maddeler) değişikliği ile ilgili olursa diğer bir akit tarafça, diğer maddelerle ilgili değişiklik taleplerinin ise iki akit tarafça desteklenmesi gerekmektedir. Aynı madde gereği böyle bir talebin her 5 yıllık sürenin bitiminden üç ay evvel tarafların her birine tebliğ edilmesi ve ihbarnamede teklif edilen değişikliğin mahiyetinin ve sebeplerinin de belirtilmesi gerekmektedir. Bu teklifler üzerinde diplomasi yoluyla bir neticeye varılamazsa bir konferansın toplanması ve tarafların konferansa katılmaları gerekmektedir. Konferans toplanması durumuna ise ancak oybirliğiyle karar verilebileceği, istisna olarak 14. ve 18. maddelerin değişikliği için akit tarafların 3/4'ünün oyunun yeteceği, ancak bu oyların ─Türkiye dâhil olmak üzere─ Karadeniz'de kıyısı bulunan akit tarafların dörtte üçünü ihtiva etmek suretiyle hesaplanacağı düzenlenmiştir.

[32] Tosun, Hüseyin, "Montrö Boğazlar Sözleşmesi (Boğazlar Sorunu'nda Son Aşama)", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, Cilt: 4, Sayı: 13 (1994), ss. 111-112.

[33] Uçarol, Rifat, "Değişmekte Olan Dünyada Türk Boğazları'nın Önemi ve Geleceği", Yeni Dünya Düzeni ve Türkiye, Sabahattin Şen (Der.), Bağlam Yayıncılık, İstanbul, 1992, ss. 188-192.

sözleşmenin değiştirilmesi ile ilgili hükümleri işletmeye çalışmamıştır. Dolayısıyla SSCB'nin anılan tarihlerdeki girişimlerini yalnızca bir siyasal girişim olarak nitelemek mümkündür.[34]

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. Bu çerçevede, Avrasya ve dünyanın diğer bölgelerindeki enerji kaynaklarını ve ulaşım güzergâhlarını kontrol etmek ve toparlanan Rusya'yı yeniden çevrelemek/dengelemek için Karadeniz'de askeri ve siyasi olarak yer almak isteyen ABD'nin[35] Karadeniz'deki dolayısıyla "Boğazlar Bölgesi"nde askeri varlığını arttırmasındaki en büyük engellerden biri "Montrö Boğazlar Sözleşmesi"dir. ABD'nin bu güne kadar gayri resmi ağızlardan, Sözleşme'nin değiştirilmesi yönünde taleplerini dile getirmesi, şimdilik Türkiye'nin ve Rusya'nın tepkilerini ölçmeyi amaçlamaktadır. Yani artık, Soğuk Savaş sonrası dönemde Sözleşme'nin değiştirilmesi konusunda en yoğun istek ve baskı Sözleşme'nin imzacısı olmayan ABD'den gelmektedir. Bu nedenle gelecekte ABD'nin jeopolitik, jeostratejik ve askeri çıkarları doğrultusunda Sözleşme'nin değiştirilmesi yönünde daha etkili girişimlerde bulunabileceği ihtimali karşısında Türkiye'nin her zaman hazırlıklı olması ve mevcut statükoyu kendi aleyhine bozacak her türlü girişime ve isteğe şiddetle karşı çıkması gerekmektedir. Unutulmamalıdır ki, Boğazlar aracılığıyla Karadeniz günümüzde küresel güçlerin savaş gemilerini ancak katı kurallara tabi olarak sınırlı sayıda sokabildiği tek deniz konumundadır. Böylesi bir jeopolitik, jeostratejik ve askeri avantaj Türkiye'nin Lozan Barış Antlaşması'ndan sonra çatışmaya girmeden güç dengelerini ve uluslararası konjonktürü iyi analiz ederek diplomasi yoluyla elde ettiği en büyük kazanımdır ve bundan dolayı çok değerlidir.

"Kanal İstanbul" Projesi'nin Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne Olası Etkileri

"Kanal İstanbul" ya da kamuoyunda bilinen adıyla "Çılgın Proje" olarak basına yansıyan ve İstanbul'un batısındaki topraklar üzerinde Marmara Denizi ile Karadeniz'i birleştirecek bir kanal açma projesi olarak Nisan 2011'de Recep Tayyip Erdoğan tarafından kamuoyuna ilan edilen alternatif suyolu projesi, sadece astronomik bütçesi ve doğuracağı çevresel etkiler nedeniyle değil, bundan çok daha da önemli olarak "Montrö Boğazlar Sözleşmesi"nin kurduğu geçiş rejimine olası etkileri bağlamında siyasi, hukuki, jeopolitik ve jeostratejik yönleriyle tartışılması gereken bir projedir. "Boğazlar'ın geçiş güvenliğini sağlamak" argümanına dayanılarak İstanbul Boğazı'nın ulaşım ve ticaret yoğunluğunu azaltacak alternatif bir suyolu yaratma mantığına dayanan ve 64. ve 65. hükümet programlarında yapımı ve işletilmesiyle ilgili olarak gerekli yasal düzenlemenin ve çalışmaların yapılacağı belirtilen proje, hayata geçmesi durumunda Türkiye'ye sağlayacağı iddia edilen bazı ekonomik yararların ve hukuki hakların yanında, Boğazlar'daki geçiş rejiminin geleceğine ilişkin çok ciddi siyasi, hukuki, askeri, jeopolitik ve jeostratejik riskleri de beraberinde getirmektedir.

---

[34] Gürel, Şükrü Sina "Montreux Boğazlar Sözleşmesi Değiştirilmeli mi?", *Mülkiyeliler Birliği Dergisi*, Cilt: XVII, Sayı: 162 (Aralık 1993), s. 45.

[35] ABD'nin Karadeniz'de başta enerji olmak üzere siyasi ve askeri politikalarını istediği yönde uygulama arzusu paralelinde 2003 yılında Gürcistan'da "Gül Devrimi"nin, 2004-2005'te Ukrayna'da "Turuncu Devrim"in gerçekleşmesinde pay sahibi devlet olarak, bu devletlerde Batı yanlısı hükümetleri iktidara getirmesi, bunun yanında Romanya ve Bulgaristan'ın 2004 yılında NATO'ya katılmalarını sağlaması ve 2007'de de Avrupa Birliği'ne katılmalarına verdiği destek, Romanya ve Bulgaristan'da askeri üsler kurması, Karadeniz'de düzenlenen "NATO Barış İçin Ortaklık" tatbikatları vb. girişimleri, ABD'nin her geçen gün Karadeniz'de askeri ve siyasi varlığını artırma gayreti içerisinde olduğunu göstermektedir. Bu konuda aksi yönde bir değerlendirme için bkz. Erol, Mehmet Seyfettin ve Demir, Sertif, "Amerika'nın Karadeniz Politikasını Yeniden Değerlendirmek", *Gazi Akademik Bakış*, Cilt: 6, Sayı: 11 (Kış 2012), ss. 17-33.

Projeyi makul gösterme çabasıyla ortaya atılan bütün ekonomik ve politik argümanlara rağmen (ki bunların üzerinde etraflıca düşünüldüğü ve tartışıldığı şüphelidir), özellikle Soğuk Savaş'ın bitiminden bu yana Karadeniz'de yaşanan askeri ve siyasi gelişmeler çerçevesinde ABD ile Rusya arasında yaşanan mücadele dikkate alındığında, söz konusu projenin Türkiye'nin "Montrö Boğazlar Sözleşmesi"yle Boğazlar'da ve dolayısıyla Karadeniz'de elde ettiği siyasi, hukuki, askeri, jeopolitik ve jeostratejik kazanımların sürekliliğine ne yönde etki edeceği belirsizdir ve bu yönüyle çok ciddi riskler taşımaktadır. Bu bağlamda, projenin bilimsel, tarihsel ve jeopolitik gerçekliklerle ne kadar örtüştüğünü anlayabilmek için, onu ortaya koyanlar ve savunanlar açısından aşağıdaki soruların cevaplanması kaçınılmazdır:

1) Dünyada mevcut doğal ve işleyen bir boğaz var iken buna paralel, insan yapısı, alternatif bir kanal örneği var mıdır?

2) Ortalama 150 metre genişlikte ve 25 metre derinlikte olacağı öngörülen, bu haliyle Boğaziçi'nden çok daha dar olan ve ana amacı "Boğazlar'ın geçiş güvenliğini sağlamak" olarak ifade edilen kanalın kazaları önlemesi ve olası kazalarda müdahaleye daha elverişli olması mümkün müdür?

3) Projenin gerçekleşmesi durumunda "Montrö Boğazlar Sözleşmesi"ne olası etkileri ve bu bağlamda Boğazlar'ın jeopolitik, jeostratejik, siyasi, askeri ve hukuki bütünlüğünü bozacak bir sürecin başlatıcısı olarak Türkiye'nin mevcut kazanımlarını kaybetmesine yol açabileceği konusunda gerçekçi bir değerlendirme yapılmış mıdır? Bu ve benzeri konular Dışişleri Bakanlığı ve Genelkurmay Başkanlığı başta olmak üzere konunun muhatabı ve uzmanı ilgili çevrelerle istişare edilip bir politika belirlenmiş midir?

4) "Montrö Boğazlar Sözleşmesi"ne göre ticaret gemilerinin Boğazlar'dan geçiş ücreti ödemeden geçme hakkı söz konusu iken, tankerler ve diğer ticaret gemileri paralı hizmet verecek olan bu kanala hangi hukuki gerekçeyle yönlendirilebilecektir? Bu bağlamda yeni kanalın statüsü nedir ve uluslararası topluma nasıl kabul ettirilecektir?

5) "Montrö Boğazlar Sözleşmesi"ne göre Boğazlar'dan geçmek konusunda belirli nitelikleri ve şartları taşıması gereken askeri gemilerin dışında kalan gemilerin bu kanaldan geçip geçemeyeceği ve bunun "Montrö Boğazlar Sözleşmesi"ne etkileri ve Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin bu yeni durum karşısında ortaya koyacağı siyasi, askeri ve hukuki tepkiler karşısında Türkiye'nin yeterli hukuki dayanağı ve siyasi gücü var mıdır?

Bu ve benzeri soruların projeyi ortaya koyanlar ve onu savunanlar açısından ne kadar düşünüldüğü, önemsendiği ve istişare edildiği ayrı bir tartışma konusu olmakla beraber, projenin ortaya konulurken son 200 yılda Boğazlar'dan geçişi düzenleyen rejimlerin Türkiye açısından hayati önem taşıyan normlarının görmezden gelindiği ve salt hukuki ya da salt siyasi argümanlarla meselenin ele alındığı görülmektedir.

Öncelikle belirtmek gerekir ki, coğrafyanın uluslararası ilişkilerde bir koz olarak kullanılması, yani edilgenlikten çıkarılıp etken bir güç haline dönüşmesi, sahip olduğunuz coğrafi kozunuzu kullanabileceğiniz çerçeveyi belirleyen rejimler sayesinde mümkün olabilmektedir. Meseleye bu şekilde bakıldığında, Boğazlar'ın jeopolitik ve jeostratejik önemi başkalarının bu yöndeki tasarımlarından kaynaklanırken, bu önemin bir koz olarak kullanılması

ancak Boğazlar'dan geçişi düzenleyen rejimler üstünde söz sahibi olmakla mümkündür.[36] Tüm rejimlerin üstüne oturduğu prensip adil olmalarıdır. Ancak, adalet güçle orantılı olduğu için adil olmamaları ancak güçlü devletler tarafından iddia edildiğinde önem kazanır. Dolayısıyla rejimi uygulama sorumluluğunu elinde bulunduran devletin ya da otoritenin, rejimi kendi çıkarları için kullanırken güç dengelerindeki dalgalanmaları doğru hesaplaması gerekmektedir.[37]

Yakın geçmişte Boğazlar'dan geçişi düzenleyen rejimler üç temel norma bağlı olmak durumunda kalmıştır. Bunlardan ilki, Türkiye'nin güvenliğidir. Türkiye'nin güvenliğini sağlamayan bir rejimin uzun dönemde işleyebilmesinin mümkün olmadığının en iyi kanıtı Lozan Boğazlar rejiminin 13 yıl içinde değişmiş olmasıdır. "Montrö Boğazlar Sözleşmesi" bu açıdan Türkiye'nin güvenlik gereksinmelerine tam anlamıyla olmasa da uzun yıllar cevap verebilmiştir[38] ve hâlihazırda bu durum devam etmektedir. Boğazlar'dan geçişi düzenleyen rejimlerin ikinci temel normu ise *geçiş serbestisi*nin kullanımıyla ilgilidir. 1774'te imzalanan "Küçük Kaynarca Antlaşması"ndan başlayarak ticaret gemilerine tanınan geçiş ayrıcalığı, savaş gemileri için birkaç istisna dışında genel bir kural olarak tanınmamıştır. Bir başka deyişle, geçiş serbesti tarihsel olarak ticaret ve savaş gemileri için ayrı ayrı düzenlenmiştir ve aynı ayrım günümüzde de geçerliliğini korumaktadır. Bu çerçevede, Türkiye'nin muharip olduğu savaş zamanında ve "kendini pek yakın bir harp tehdidine maruz saydığı durumlar" dışında, ticaret gemilerinin "bayrak ve yükleri ne olursa olsun" serbest geçiş hakkından faydalanmaları öngörülmüştür. Savaş gemilerinin geçişi ise Türkiye'nin ve Karadeniz'e kıyıdaş olan devletlerin güvenliğini sağlamak amacıyla gerçekçi bir biçimde kısıtlanmıştır.[39] Bununla bağlantılı olarak Boğazlar rejimlerinin üçüncü temel normu da Karadeniz-Akdeniz dengesinin korunması olmuştur. Tarihsel süreçte bu denge 1918'e kadar geçiş serbestisinin tanınması yoluyla sağlanılmaya çalışılmış, 1923'ten başlayarak dengenin kısıtlamalar yoluyla korunması prensibi üstünde anlaşılmıştır. Bugün ise bu denge, Türkiye'ye "Montrö Boğazlar Sözleşmesi"yle tanınan ve aslında hukuksal açıdan 1936'dan beri çeşitli tartışmalara konu olan *takdir hakkı*yla sağlanmıştır. Dolayısıyla, Karadeniz güvenliğinin anahtarı Türkiye'nin eline geçmiştir.[40]

Genel durum böyle iken ve jeopolitik ve jeostratejik açıdan Türkiye sağladığı kazanımlar ortadayken, "Kanal İstanbul" projesiyle birlikte Boğazlar kozunun kullanım biçimi 75 yıl sonra ilk defa geleneksel kullanımdan önemli bir sapma gösterme eğilimine girmiş durumdadır. Zira, iki yüz yıldır Karadeniz-Akdeniz dengesindeki anahtar konumundan faydalanan Türkiye, kozunu kullanırken kendisine bu avantajları ve kozları sağlayan Boğazlar rejimini ortadan kaldırmak istemektedir. Bu gerçeklik ve projeyi ortaya koyanların ve savunanların genel argümanları AKP (Adalet ve Kalkınma Partisi) iktidarının politikalarına yakınlığıyla bilinen *Yeni Şafak* gazetesinin 14 Şubat 2014 tarihli sayısında şu şekilde ifade edilmektedir:

"Türkiye, Montrö Anlaşması'ndaki kısıtlamalar nedeniyle 28 yılda İstanbul Boğazı'ndan geçen gemilerden elde edeceği 10 milyar dolar gelirden mahrum kaldı. Kanal İstanbul projesi tamamlandığında, Montrö by-pas olacağı için kasamıza yılda 8 milyar dolar girecek. Çılgın proje, 'Kanal İstanbul' tamamlandığında, dünyanın en önemli ticari suyollarından biri Süveyş kanalından daha fazla kazanacak. Günlük 160 geminin geçiş yapması beklenen Kanal İstanbul projesi Montrö'ye tabi olmayacağı için Süveyş Kanalı gibi ton başına ortalama 5.5 dolardan

[36] Akgün, "Türk Dış Politikasında Bir Jeopolitik Etken Olarak Boğazlar", ss. 213-214.
[37] Akgün, "Türk Dış Politikasında Bir Jeopolitik Etken Olarak Boğazlar", s. 214.
[38] Akgün, "Türk Dış Politikasında Bir Jeopolitik Etken Olarak Boğazlar", s. 214.
[39] Akgün, "Türk Dış Politikasında Bir Jeopolitik Etken Olarak Boğazlar", ss. 214-215.
[40] Akgün, "Türk Dış Politikasında Bir Jeopolitik Etken Olarak Boğazlar", s. 215.

fiyatlanabilecek. Süveyş'ten en fazla 150 dwt'lik gemiler geçebilirken Kanal İstanbul 300 bin tonluk gemiler için uygun olacak. ...Başbakan Recep Tayyip Erdoğan, Kanal İstanbul'la ilgili 'Süveyş'i sollayacak proje' diyerek verdiği önemi dile getirmişti. …Kanal İstanbul aynı zamanda, yeni bir uluslararası suyolu olması bakımından, bölgede kartları Türkiye lehine yeniden dağıtacak."[41]

AKP iktidarının izlediği öngörüsüz ve abartılı genel dış politikanın lafzına ve ruhuna son derece uygun olan bu popülist, oportünist, ayakları yere basmayan ve bir fanteziden ibaret olan bu argümanlarla yola çıkıldığında Türk dış politikasının Boğazlar'la ilgili olarak önümüzdeki dönemlerde karşılaşacağı riskler ve açmazlar "Kanal İstanbul" projesinin makul, tutarlı, gerçekçi, rasyonel ve güç dengelerini iyi hesap eden bir anlayış üzerine bina edilmediğini ortaya koymaktadır. Bir kere Boğazlar'da ve Karadeniz'de "Montrö Boğazlar Sözleşmesi"nin hükümlerinin uygulanmasını imkansız kılacak veya etkisini azaltacak bir statünün getirilmesi uluslararası ilişkilerin ve diplomasinin yalın kuralı "pacta sunt servanda" (ahde vefa) ilkesi gereği mümkün değildir. İstanbul Boğaz'ına paralel bir suyolu açılarak "Montrö Boğazlar Sözleşmesi"nin içi boşaltılamayacağı gibi, Sözleşme'nin askeri bakımdan gözettiği Rusya da böyle bir duruma razı olmayacaktır.[42]

İkinci olarak, "Kanal İstanbul"dan hangi tür gemilerin geçeceği ve buna kimin nasıl karar vereceği başlı başına bir sorun olarak ortada durmaktadır. Eğer sadece ticaret gemileri buradan geçiş ücreti dahilinde istifade edeceklerse, geçişin ücretsiz olduğu Boğazlar dururken bu gemiler hangi hukuki dayanakla ya da yöntemle "Kanal İstanbul"a yönlendirilebilecektir? Diğer taraftan, Ağustos 2008'deki Gürcistan Krizi'nde de görüldüğü gibi, ABD donanmasına bağlı oldukları için savaş gemisi statüsünde bulunan ve her biri "Montrö Boğazlar Sözleşmesi"nde öngörülen tonajın üstünde olan "hastane gemileri" "Kanal İstanbul"dan geçmek isterse ne olacaktır? Bu gibi durumlarda "evet" ya da "hayır" demek hem Türkiye'nin menfaatleri açısından hem de hukuksal ve siyasal açılardan mümkün olabilecek midir? Karadeniz'de güç kullanımına olanak verecek şekilde savaş gemisi yığılmasını önleme amacını da taşıyan ve bu özelliğiyle de neredeyse Karadeniz'i askeri açıdan kapalı bir deniz statüsüne getiren "Montrö Boğazlar Sözleşmesi"ne aykırı olarak "Kanal İstanbul"un yaratacağı bu tür jeopolitik ve jeostratejik riskler karşısında Türkiye ne yapacaktır?

Uluslararası hukuk uzmanı Prof. Dr. Hüseyin Pazarcı'ya göre "Kanal İstanbul" projesiyle, "Montrö Boğazlar Sözleşmesi"nin getirdiği Karadeniz'in askeri açıdan kapalı bir deniz olma güvencesi belirsiz hale gelebileceği gibi, Türkiye'nin ABD ve AB gibi uluslararası güç odakları tarafından baskıya maruz kalacağı endişesini de ortaya çıkaracaktır. Uluslararası hukuka göre bir devletin kendi sınırları içinde bir kanal açması durumunda bunun kontrolünün tamamen kendisine ait olacağı ilkesini anımsatan Pazarcı'ya göre, savaş gemileri veya ticaret gemilerinin geçişi kanal sahibi ülkenin takdirindedir. Böyle bir serbest kullanım ortaya çıktığı taktirde Karadeniz için öngörülen silahsızlanma ilkesi ortadan kalkacak ve ABD gibi ülkeler "Montrö Boğazlar Sözleşmesi"nin yumuşatılması baskısını arttıracaklardır. Hâlihazırda "Montrö Boğazlar Sözleşmesi"ne dayanarak bu tür baskılara direnebilen Türkiye'nin, bu sözleşmeyi by-pass edecek olan "Kanal İstanbul" projesiyle denetim kendisinde olduğunda

[41] Ünal, Orhan Orhun, "Kanal İstanbul Para Basacak", *Yeni Şafak*, 16 Şubat 2014, http://www.yenisafak.com.tr/ ekonomi/kanal-istanbul-para-basacak-618619, (Erişim tarihi: 05.09.2016)

[42] Oran, Baskın, "Müstakbel Dış Politika Belamız: Kanal İstanbul", *Radikal2*, 4 Ağustos 2013, http://www. radikal.com.tr/radikal2/mustakbel_dis_politika_belamiz_kanalistanbul-1145001, (Erişim tarihi: 05.09.2016)

direnebileceği son derece şüphelidir ve uluslararası politikanın dinamik yapısı bunu hiçbir şekilde garanti etmemektedir. Bu yolun bir kere açılması durumunda ise Rusya bundan rahatsızlık duyacağı gibi, Karadeniz'deki dengeler de kaçınılmaz bir biçimde bozulacaktır. Daha da kötüsü, Karadeniz'in silahlanmasına bu kanal vasıtasıyla Türkiye müsaade ettiği taktirde, "Montrö Boğazlar Sözleşmesi"nin artık uygulanamaz durumda olduğu gibi bir sonuç ortaya çıkacak ve Sözleşme'nin 1. maddesi gereği bu kez de Boğazlar'dan geçiş tamamen serbest hale gelecektir. Karadeniz'de varlık göstermek isteyen ve bugünkü kısıtlamalar nedeniyle bunu yapamayan ABD, NATO ve AB ülkelerinin işine en fazla yarayacak senaryo da bu olacaktır.[43]

"Kanal İstanbul" projesinin hayata geçmesiyle birlikte Boğazlar'da ve Karadeniz'de ortaya çıkacak belirsizlik süreci sonucunda "Montrö Boğazlar Sözleşmesi"nin tadilatı söz konusu olduğunda değişikliği sadece belirli maddelerle sınırlı tutmak oldukça zor olacaktır. Herhangi bir kısmi değişiklik talebinin Sözleşme'nin tümüne sıçramayacağının hiçbir garantisi yoktur.[44] Kaldı ki Boğazlar konusunda yeni bir anlaşmaya varılması Rusya ve ABD'nin/NATO'nun (Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü) çelişkili çıkarları nedeniyle çok zor görünmektedir. Bölgedeki en etkili NATO deniz gücü olarak ABD, böylesi bir süreçte Karadeniz'e ulaşmak için kendi çıkarları doğrultusunda Boğazlar'daki kısıtlamaları azaltmaya çalışırken, buna karşılık olarak da Rusya'nın haklarını ise daha fazla sınırlandırmaya çalışacaktır. Ayrıca ABD, yeni yapılacak bir sözleşmede Rusya'nın Türkiye'nin Boğazlar'daki egemenliği hakkında yapacağı baskıları önlemek maksadıyla bu sözleşmeye taraf da olmak isteyecektir. Bütün bu şartlar altında Boğazlar'da çıkarları olan tüm ülkelerin tekrar ortak bir payda altında toplanmaları pek mümkün gözükmemektedir.[45] Dolayısıyla, "Montrö Boğazlar Sözleşmesi"nin değiştirilmesi veya yeni bir sözleşme düzenlemesi için toplanacak olan bir konferanstan sonuç alınamazsa ─ki muhtemelen sonuç alınamayacaktır─, Montrö rejiminin Türkiye lehine getirdiği bütün hükümler ve haklar ortadan kalkacak ve Boğazlar'da dünya üzerindeki diğer boğazların tâbi olduğu (kıyı devletine sınırlı hak tanıyan) geçiş rejimi uygulamaya konulacaktır.[46]

Sonuç

Yürürlükten kaldırılması ve değiştirilmesini düzenleyen şekil şartlarının müsait olmasına ve bu istikamette söylem düzeyinde kalan çeşitli girişimlere ve yaşanan bazı olaylara rağmen 78 yıldır istikrarlı bir şekilde uygulanmakta olan "Montrö Boğazlar Sözleşmesi" ve Boğazlar rejimi, alternatif bir suyolu projesi olarak gündeme getirilen "Kanal İstanbul" projesiyle birlikte tartışılmaya başlanmıştır. Ortaya koyanları ve savunucuları tarafından "Çılgın proje" olarak lanse edilen ve gerçekleşmesi durumunda gerçekten de Boğazlar'da ve Karadeniz'de dengeleri değiştirecek bir sürecin başlatıcısı olacak söz konusu proje, tarihsel ve jeopolitik gerçekliklerden uzak bir anlayışın bir ürünü olarak Türkiye'nin kendi eliyle gerçekleştireceği "jeopolitik bir çılgınlık" olmaya aday durumdadır.

1774'te imzalanan "Küçük Kaynarca Antlaşması"ndan, yani Rus gemilerinin Karadeniz'de Osmanlı Devleti'nden izin almadan geçiş yapma hakkı kazanmasından beri

---

[43] Çakırözer, Utku, "Kanal İçin Yeni 'Montrö' ", *Cumhuriyet*, 29 Nisan 2011, http://www.cumhuriyet.com.tr/koseyazisi/243462/Kanal_icin_yeni___8216_Montro__8217____.html, (Erişim tarihi: 05.09.2016)

[44] Akgün, "Türk Dış Politikasında Bir Jeopolitik Etken Olarak Boğazlar", s. 224.

[45] Buzan, Barry, "The Status and Future of the Montreux Convention", Survival: Global Politics and Strategy, Volume: 18, Number: 6 (1976), pp. 242-246.

[46] Toluner, Sevin, Milletlerarası Hukuk Açısından Türkiye'nin Bazı Dış Politika Sorunları, Beta Yayınları, İstanbul, 2004, s. 410.

Boğazlar'daki egemenlik ve statükoyla ilgili tartışmalar incelendiğinde, Boğazlar'daki ve Karadeniz'deki rejimin sürdürülmesinde hukuki argümanlardan veya adalet ilkesinden daha çok güç dengeleri ve dünya politik dengelerinin etkili olduğu görülmektedir. Hal böyleyken ve iki kutuplu sistemin parçalanıp yerini normları henüz belli olmayan bir uluslararası sisteme bırakmış olduğu mevcut durumda, Türkiye'yi çevreleyen Balkanlar, Kafkasya, Orta Asya ve Ortadoğu bölgelerinin de istikrarsızlık içinde olduğu hesaba katıldığında, bu belirsizlik ve istikrarsızlık ortamı içinde Türkiye'nin titizlikle uygulamaya çalıştığı Montrö rejimi 20. yüzyılda olduğu gibi 21. yüzyılda da Türk dış politikası için güvenilebilecek ve tutunulabilecek bir alan yaratmaktadır.

Bütün iddiaların ve yansıtılanların aksine, bölgesel ve küresel oyunlarda dominant bir karakter sergilemesi henüz mümkün olmayan ve açıkçası dış politikada bir prestij kaybı ve belirsizlik dönemi içerisine girmiş olan Türkiye'nin, "Kanal İstanbul" projesiyle Boğazlar'da ve Karadeniz'de sonu belli olmayan bir maceraya yelken açması elinde olanları da yitirmesine yol açacaktır. "Montrö Boğazlar Sözleşmesi"yle Boğazlar'da ve Karadeniz'de tartışılmayacak derecede önemli haklar elde etmiş bulunan Türkiye açısından Sözleşme'nin devam ettirilmesi, kısmen ya da tamamen değiştirilmesine göre daha kazançlı bir durum ortaya koymaktadır. Unutulmamalıdır ki dış politikada zaman zaman müttefikler ve ilkeler konjonktürel yapı itibariyle değişse de, coğrafi unsurlar süreklidir ve bu nedenle de onun sağladığı avantajları elde tutmak ve korumak gerekir. Boğazlar da bu yönüyle hem Osmanlı İmparatorluğu döneminde hem de Türkiye Cumhuriyeti'nde hâkimiyetin ve güvenliğin asli unsuru olagelmiştir. Bütün bu özelliklerinden dolayı uluslararası politikanın dengeleri açısından önemini hep devam ettirecek olan Boğazlar, dün olduğu gibi bugün de Türkiye'nin dış politikasını etkileyen/belirleyen ve ona yön veren bir öğe olmaya devam edecektir. Zira Boğazlar Türkiye için menfaat değil, varlık, egemenlik ve güvenlik meselesidir.[47] Osmanlı İmparatorluğu'ndan beri Boğazlar'da ve Karadeniz'de yaşanan siyasi, askeri ve hukuki mücadele bu gerçekliğin en açık yansımasıdır. Dolayısıyla, beş asırdan beridir bütün güvenliği ve varlığı Boğazlar'a bağlanmış olan Türkiye'nin ve bütün bir Anadolu coğrafyasının kaderinin "Kanal İstanbul" projesi gibi "jeopolitik bir çılgınlık ve fantezi"ye kurban edilmesi, Türk dış politikası ve Türk tarihi açısından 21. yüzyıldaki en büyük "jeopolitik hata" olacaktır. Umarım tarih ve gelecek beni yanıltır.

MARMARA ÜNİVERSİTESİ

[47] Bilsel, "Sovyet Rusya–Türk Notaları Aydınlığında Türk Boğazları", s. 8.