

T. C.
KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ *SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

JEOPOLİTİK ETKEN OLARAK TARİH BOYUNCA
TÜRK BOĞAZLARI'NIN ÖNEMİ

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

ERHAN AKSU

107123

ANABİLİMDALI: ULUSLARARASI İLİŞKİLER

KOCAELİ, 2001

T. C.
KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ *SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

JEOPOLİTİK ETKEN OLARAK TARİH BOYUNCA
TÜRK BOĞAZLARI'NIN ÖNEMİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

ERHAN AKSU

ANABİLİMDALI : ULUSLARARASI İLİŞKİLER
PROGRAMI : SİYASİ TARİH

DANIŞMAN : PROF. DR. ÖMÜR ŞAKİR BABAOĞLU

KOCAELİ, 2001

T. C.
KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ *SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

JEOPOLİTİK ETKEN OLARAK TARİH BOYUNCA
TÜRK BOĞAZLARI'NIN ÖNEMİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tezi Hazırlayan: ERHAN AKSU

Tezin Kabul Edildiği Enstitü Yönetim Kurulu Tarih ve No: 04.07.2001 , 2001/10

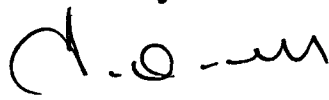
Prof. Dr.

Ömür Şakir Babaoğlu



Doç. Dr.

Hasret Çomak



Doç. Dr.

Alaeddin Yalçınkaya



KOCAELİ, 2001

İÇİNDEKİLER	I
ÖNSÖZ	IV
GİRİŞ	1
BİRİNCİ BÖLÜM	
JEOPOLİTİK KAVRAM VE TEORİLERİ	4
ξ JEOPOLİTİĞİN TANIMI VE GELİŞİMİ	4
ξ ÇAĞDAŞ JEOPOLİTİK TEORİLER	7
1. Kara Egemenliği (Heartland) Teorisi	7
2. Deniz Egemenliği Teorisi	9
3. Hayat Alanı (Leben Straum) Teorisi	9
4. Rimland (Kenar Kuşak) Teorisi	10
5. Havā Egemenliği Teorisi	11
6. Jeostratejik ve Jeopolitik Alanlar Teorisi	12
ξ JEOPOLİK VE GÜÇ MERKEZLERİ	14
1. Jeopolitik Değer ve Güç Kaynakları	15
2. Jeopolitik Güç Kaynakları Türleri	16
A. Politik Güç Kaynakları	16
B. Askeri Güç Kaynakları	16
C. Coğrafi ve Demografik Güç Kaynakları	17
a. Ülke	17
b. Nüfus ve İnsan Gücü	18
c. Coğrafi Konum	19
d. Ekonomik Bilimsel ve Teknolojik Güç Kaynakları	20
e. Psiko-Sosyal ve Kültürel Güç Kaynakları	21
3. Jeopolitik Güç Merkezlerinin Türleri	22
İKİNCİ BÖLÜM	
TÜRKİYENİN YERİ VE JEOPOLİTİK TEORİLER AÇISINDAN ÖNEMİ	23
ξ EGE DENİZİ VE BOĞAZLAR'IN TANIMI, COĞRAFİ ÖZELLİKLERİ VE JEOPOLİTİK DEĞERİ	24
1. Ege Denizi ve Boğazlar'ın Tanımı, Coğrafi Özellikleri ve Jeostratejik Değeri	24
2. Deniz Alaka ve Menfaatleri ile İlgili Milli Hedefler	28
A. Milli Güce Katkı Sağlayabilecek Hususlar	28
B. Karadeniz'e Açılan Devletlerin Deniz Alaka ve Menfaatleri	29
C. NATO'nun Menfaatleri	32

ξ TÜRK BOĞAZLARI'NIN ÖNEMİ	34
1. Türkiye İçin Önemi	34
2. Boğazlar'ın Stratejik Önemi	34
3. Boğazlar'ın Karadeniz'e Kıyısı Olan Devletler İçin Önemi	35
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	
TARİH BOYUNCA TÜRK BOĞAZLARI VE BOĞAZLAR'IN ÖNEMİ	37
ξ TÜRK EGEMENLİĞİ ÖNCESİNDE BOĞAZLAR	37
ξ BOĞAZLAR'DA TAM TÜRK EGEMENLİĞİNİN TESİS EDİLMESİ	39
ξ BOĞAZLAR'DA TÜRK EGEMENLİĞİNİN İKİLİ ANLAŞMALARLA SÜRDÜRÜLMESİ	44
1. 1774 Küçük Kaynarca Anlaşması ve Boğazlar Statüsü	48
2. 1809 Kale-i Sultaniye Anlaşması ve Boğazlar'ın Kapalılığı İlkesi	52
3. 1833 Hünkar İskelesi Anlaşması ve Boğazlar Statüsündeki Yeri	55
ξ BOĞAZLAR'DA TÜRK EGEMENLİĞİNİN ÇOK TARAFLI ANLAŞMALARLA SÜRDÜRÜLMESİ	56
1. 1841 Londra Anlaşması ve Yeni Boğazlar Statüsü	57
2. 1856 Paris Anlaşması ve Boğazlar'da Uluslararası Statünün Onanması	60
3. 1878 Ayastafanos ve Berlin Anlaşmaları'nda Boğazlar	61
ξ 1918 YILINA KADAR BOĞAZLAR STATÜSÜ	62
ξ DOĞU SORUNU (ŞARK MESELESİ) ve SEVRES İDEOLOJİSİ	64
1. Doğu Sorunu	64
2. Sevres İdeolojisi	66
3. Mondros Mütarekesi (30 Ekim 1918) ve Boğazlar'ın Açılması	67
4. Sevres Anlaşması	69
ξ LOZAN ANTLAŞMASI ve BOĞAZLAR	71
ξ MONTREUX BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ DÖNEMİ	72
1. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ni Hazırlayan Sebepler	72
2. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin Açıklanması	74
A. Ticaret Gemileri	74
a. Barış Zamanında	75
b. Savaş Zamanında	75
(1) Türkiye Tarafsız İse	75
(2) Türkiye Savaşan İse	76
c. Türkiye'nin Kendisini Pek Yakın Savaş Tehdidi Altında Hissetmesi Halinde	76

b. Savaş Zamanında	81
(1) Türkiye Tarafsız İse	81
(2) Türkiye Savaşan İse	83
c. Türkiye'nin Kendisini Pek Yakın Savaş Tehdidi Altında Hissetmesi Halinde	83
• BİRİNCİ VE İKİNCİ DÜNYA SAVAŞLARI'NDA TÜRK BOĞAZLARI'NIN ÖNEMİNE GENEL BİR BAKIŞ	84
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM	
GÜNÜMÜZDE TÜRK BOĞAZLARI'NIN İNCELENMESİ VE DEĞERLENDİRİLMESİ	89
• GÜNÜMÜZDE TÜRK BOĞAZLARI	89
• MEVCUT DURUMUN MONTREUX SÖZLEŞMESİ'NE ETKİLERİ	90
1. Siyasi	90
2. Ekonomik	94
3. Askeri	95
• BOĞAZLAR TRAFİĞİ'NİN YENİDEN DÜZENLENMESİNİ GEREKTİREN NEDENLER	96
1. 1994 Tarihli Yeni Boğazlar Tüzüğü; Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkındaki Tüzük	99
2. 1998 Tarihli Yeni Boğazlar Tüzüğü; Türk Boğazları Deniz Trafik Düzen Tüzüğü	106
• PETROLÜN TAŞINMASINDA TÜRK BOĞAZLARI'NIN ROLÜ	106
SONUÇ	112
ÖZET (TÜRKÇE)	117
ÖZET (YABANCI DİLDE)	119
YARARLANILAN YAYINLAR	120
ÖZGEÇMİŞ	125

ÖNSÖZ

“Jeopolitik Etken Olarak Tarih Boyunca Türk Boğazları'nın Önemi” konulu bu inceleme Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'nde yüksek lisans tezi olarak hazırlanmıştır.

Bu incelemenin amacı ve bizi buna iten sebep; Türkiye Coğrafyası'nın üzerimize yüklediği büyük sorumluluk ile milletimizin ortak hayat alanı olan Anadolu Toprakları'nda, tarih boyunca politik, askeri ve ekonomik mücadele zemini olmuş ve olacak olan jeostratejik değere sahip “Türk Boğazları”nın uluslararası platformdaki önemini, Boğazlar ile bağlantılı ülkelerin ilişki ve çıkarlarına gözetmeye başlamaları nedeniyle denge ve etkinlik unsuru olarak Boğazlar'ı elinde tutan Türkiye'nin nasıl gücüne güç katacağı düşüncesinin üzerine odaklanarak, Türkiye Coğrafyası sorunlarından ve mücadele alanlarından birisini ortaya koymak ve bu konuya dikkat çekmektir.

Türkiye Coğrafyası'na sahip olan devletlerin, bu coğrafyayı etkin kullanıp marjinal faydayı sağlayabildiklerinde gerçek anlamda “Güçlü Devlet” olduklarını tarihi veriler bize göstermektedir.

Türk Boğazları'nın etkinlik sağlayacak şekilde kullanılması veya kullanılabilir hale getirilmesi Türk Devleti açısından hayati çalışma sahalarından birisidir.

Milli Mücadele sonrasında en önemli ve çetin geçen müzakerelerden birisi de “Türk Boğazları” konusu üzerinde olmuştur. Günümüz mücadelelerinin ekonomik alanda ağırlık kazanması, eskiden miras gelen sorunlar ile birleşen Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla ortaya çıkan değişim ve yeni oluşumların “Sorun Yumağı” haline getirdiği “Boğaz Geçişi”nin, yeniden yorumlanması mücadelesini ve hakkını vermek, Türkiye'nin geleceği için konulan hedeflere ulaşmada öncelik almalıdır.

Tez danışmanlığımı üstlenen, yüksek lisans eğitimim boyunca teşvik, destek ve yardımlarını esirgemeyen, öğretmenliğimi yapan değerli hocam Prof. Dr. Ömür Şakir BABAÖĞLU'na teşekkür ve şükranlarımı sunarım.

Yüksek lisans eğitimine başlamama önyak olan Ersin ÇATALBAŞ,
öğretmenlerim Doç. Dr. Alaeddin YALÇINKAYA, Dr. Bedri GENCER,
çalışmalarında teşvik eden, yardımcı olan tüm arkadaşlarım ile aileme
teşekkürü bir borç bilirim.

Erhan AKSU

Haziran 2001, Kocaeli



GİRİŞ

Jeopolitik; Politikanın coğrafyanın isteklerine göre düzenlenmesine sağlayan bilim dalıdır. Daha ayrıntılı olarak tabiat ile politika arasında sebep-sonuç ilişkisi kurarak, saptadığı kurallar ve değer yargıları ile politik çalışmalara yön veren bir bilim dalı olarak tanımlanır.

Diğer birçok bilimlerden yararlanarak dünya siyasetinin gidişini, devletlerin iç ve dış güvenliklerini de araştırır. Bir disiplin olarak benimsenmesi, jeopolitiği, devletin coğrafi bilinci haline dönüştürmüştür.

“Coğrafyasının, bölge üstünde yaşayan ulus ve devlete tarihi ve uluslararası siyasi ilişkilerindeki rolü için sağladığı kaynak olması”¹, jeopolitiğin, günümüze kadar yapılagelmiş birçok tanımlamalarında birleşilen ortak noktadır. Modern jeopolitiğin temel unsuru mekan (alan) olduğuna göre, mekan (alan) platformuna oturtulmuş üç temel unsur; Kaynak, İnsan ve Zaman olarak göze çarpmaktadır.

Geleceğin ihtimallerini ortaya çıkartabilmek ve bunlara karşı gerekli stratejiyi sağlayabilmek için jeopolitiğin değişen ve değişmeyen unsurlarını incelemek gerekir.

Türkiye bugün dünyanın jeopolitik bakımdan en önemli bölgelerinden birinde bulunmaktadır. Avrupa, Asya ve Afrika'nın en merkezi yerinde, Asya'nın Batı Ege Denizi'ne doğru bir çıkıntı şeklinde uzanan yarımadadır. Bu nedenle tarih boyunca stratejik ve jeopolitik önemini daima korumuştur.

Türk Boğazları Karadeniz ve Akdeniz arasında tek su yolu bağlantısı olarak stratejik öneme sahiptir. Akdeniz stratejisinin kilit bölgesidir. Jeopolitik teorilerin, hemen hemen tümünün, saptadığı

¹ “Atatürk'ün Jeopolitik ve Stratejik Görüşleri”, Harp Akademileri Basım Evi, Yenilevent-İstanbul, 1981, s.2

kurallar ve değer yargılarının bu bölge üzerine uygulanabilir olması, bölgenin önemini kısaca özetlemektedir.

Türk Boğazları terimi, Boğazlar'la ilgili uluslararası düzenlemelerde Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı'nı kapsayan bir terim olarak kullanılır.

Türk Boğazları arasında bir iç deniz olan Marmara Denizi, Karadeniz ve Akdeniz'e açık olmakla birlikte, diğer tüm özellikleri ile kapalı bir deniz görünümündedir. Türkiye iç deniz statüsünün kendisine sağladığı avantajlardan faydalanamamaktadır. Çünkü bugüne kadar ki uygulamalarda Çanakkale ve İstanbul Boğazları ile bir bütün olarak kabul edilmiştir.

Türk Boğazları, bölge ülkelerinin dünya denizleri ile irtibatını sağlayan "Tek Deniz Yolu" olması nedeniyle stratejik ve iktisadi değere sahiptir. Bununla birlikte "Köprü Görevi"yle sahip olduğu güvenlik ve siyasi boyutuyla da stratejik değerini günden güne artırmaktadır.

Türk Boğazları önemini tarih boyunca bölgede oynadıkları rol ile göstermiş ve günümüzün değişen gelişmelerinde de bu önemini yitirmemiştir. Bu coğrafyaya sahip olan devletlerin, doğu-batı istikametinde genişlemeye açık ve uzun süreli devletler kurabilmiş olmaları, dünya politikası izleyen devletlerin Boğazlar'a sahip olma arzularına neden olmuştur.

Türk Boğazları'nın halen uygulanmakta olan uluslararası hukuki statüsü, Türkiye'nin savunma güvenliği gerekçesi ile değiştirilmesini istediğı 1923 Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin, günün şartlarına göre yenilendiğı 1936 Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile belirlenmiştir.

Ekonomik ilişkilerin, uluslararası ilişkilerde belirleyici unsur olarak ön plana çıktığı günümüzde, özellikle Sovyetler Birliği'nin dağılması ile ortaya çıkan durum ve yeni oluşum, Boğazlar'ın iktisadi öneminde de artışı beraberinde getirmiştir.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi günümüze kadar değişmeden varlığını korumuştur. Boğazlar Bölgesi'ndeki ulaşım uluslararası boyutta yürürlüğe konulan Tüzükler²le düzenlenmiştir. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nün de onayıyla yürürlüğe konulan Tüzükler ile serbest geçiş hakkının, özgürlüğünün özüne dokunulmadan, geçiş hükümleri yeniden yorumlanarak, düzenlemeler yapılmış ve Boğazlar'dan geçiş zorlaştırılmıştır.

Tüzükler ile Boğazlar'ın olası tehlikelerden korunmasını sağlayacak idari ve teknik tedbirlerin alınması amaç edinilmiştir.

Bu inceleme dört ana bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde içeriğin belirlenmesi ile jeopolitik kavram ve teorileri tanımlanmış, gelişimleri ile ilgili yapılan çalışmalar ortaya konmuştur. İkinci bölümde Türkiye ve Türk Boğazları'nın yeri ve jeopolitik teoriler açısından stratejik olarak önemi, Türkiye ve Karadeniz'e kıyısı olan devletlere göre incelenmiştir. Üçüncü bölümde tarih boyunca Boğazlar üzerinde egemenlik tesisi için yapılan mücadeleler, Boğazlar'da Türk Egemenliği'nin sürdürülmesi için yapılan ikili ve çok taraflı anlaşmalar ile günümüze kadar süren Montreux Boğazlar Sözleşmesi incelenmiştir. Dördüncü ve son bölümde ise günümüzde Türk Boğazları'nın incelenmesi ve değerlendirilmesi yapılmıştır. Özellikle Boğazlar'ın iktisadi önemindeki artış ile ortaya çıkan oluşum üzerinde durulmuştur.

² Resmi Gazete, "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Trafik Düzeni Hakkında Tüzük", 11 Ocak 1994, Salı, Sayı: 21815 ve 98/11860 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı, Tüzük, 08 Ekim 1998

BİRİNCİ BÖLÜM

JEOPOLİTİK KAVRAM VE TEORİLERİ

ξ JEOPOLİTİĞİN TANIMI VE GELİŞİMİ

Ünlü İngiliz oyun yazarı ve şairi William SHAKESPEARE'in (1564-1616), oyunlarının ve kendine özgü sahne düzenlemelerinin mükemmeliyetini övenlere karşı; "Yanıyorsunuz gerçekte bir tek sahne vardır ki, dağları, dereleri, denizleri ve yapılarıyla üzerinde yaşadığımız dünyadır. Tek gerçek oyunlar da, bu büyük sahnede cereyan eden olaylardır. Benimkiler bunların küçük kopyalarından ibarettir" dediği rivayet edilir.

Kaynağı söylentiye dayansa da, bu hükümde kesin olan, bu sözlerin tarihi gerçeklerin, mantığın ve stratejinin emrettiği tek yol olduğudur. BAYAT'ın da belirttiği gibi tarih, coğrafya üzerinde kendini bu sahnenin şartlarına uydurmaya çalışarak oluşan, gelişen ve akan olayları kapsayan bir süreçtir. Uluslar, ülkelerini üzerlerinde buldukları coğrafyalarının gereklerine göre düzenlemekte ve oluşturmakta, uyguladıkları politika ve stratejilerine de bu coğrafyaları yön vermektedir.³

Daha ismi konulmadan büyük bilim adamları, devlet yöneticileri ve tarihe mal olmuş komutanlar, jeopolitiğin tanımına dair bazı beyanlarda bulunmuşlar ve konuyu stratejik açıdan incelemişler, devletlerin ve imparatorlukların asırlarca süren milli politikalarına yön vermişlerdir. I.Petro (Deli Petro)'nun Akdeniz planı ve sonrasında Rusya'nın tüm tarihi boyunca evrensel politikası haline gelen sıcak denizlere inme çalışmaları ve mücadeleleri konuya en güzel örnektir. Napolyon BONAPARTE "Devletlerin politikaları coğrafyalarındadır" derken günümüz jeopolitik tanımının da büyük bir oranda ana hatlarını çizmiştir.

³ Mert BAYAT, Milli Güç ve Devlet, Belge Yayınlar, İstanbul, 1996, s. 437

Bugün devlet yöneticileri verdikleri ve verecekleri devlete yön veren kararlarında, jeopolitik konumu ve şartları göz önüne alarak ve konuyla ilgili diğer faktörleri harmanlayıp kısa ve uzun vadeli çıkan sonuçları değerlendirerek, amaca ve çıkarlarına uygun kararları almaktadırlar. Günümüz tarihçileri, geçmişteki olaylara, savaflara, barışlara ve antlaşmalara bakarken ve yorumlarken de jeopolitiğin yolunda ilerlemektedirler. Anlaşmazlıkları ve diplomatik ilişkilerini inceleyen bilim adamları ve uluslararası ilişkiler uzmanları, sebeplerde jeopolitiğin etkilerini belirgin bir şekilde görmektedirler.

Jeopolitik ilmini sistemli bir şekilde inceleyen ve bu dalın en büyük bilim adamlarından biri olan Halford MACKİNDER, incelemelerini ve konu hakkındaki tezini kamuoyuna açıkladığı zaman kimsenin ilgisini çekememişti. Ama I. Dünya Savaşı'nı kaybeden Alman bilim adamları yenilginin sebeplerini araştırırken MACKİNDER'den ve tezinden haberdar olduklarında; "Eğer Almanya zamanında bu bilim adamından ve onun tezlerinden haberdar olsaydı Almanya savaşı kaybetmezdi" şeklinde beyanatta bulunmuşlardır.

Ali Faik DEMİR jeopolitiğin konusunu, "Mekan ve kaynakların kullanımı ve dağılımı bağlamında devletlerin tutumlarını araştırarak tanımaktır" şeklinde ifade etmiştir.⁴ DEMİR'in de değindiği gibi jeopolitik konusunda tam ve genel bir tanımlama yapmak mümkün değildir. Bunun nedeni ise uluslararası arenada meydana gelen olayların sebeplerini teşkil eden oluşumların çokluğu ve karmaşıklığıdır.

Yine de birçok bilim adamı ve devlet adamı kendi jeopolitik tanımlarını yapmışlardır. Örneğin François THUAL'ın jeopolitik tanımı: "Herhangi bir bölgenin geleceğine yönelik projeksiyonlar yapmayı sağlayacak bir yöntemdir." Jeopolitik, diplomatik olaylar, askeri anlaşmazlıklar gibi uluslararası ilişkilere yardım eden tüm alanları aydınlatmayı amaçlayan bir yöntemdir.⁵

⁴ Ali Faik DEMİR, Jeopolitiğe Günümüzden Bir Bakış, Harp Akademileri Bülteni, sayı:195, Harp Akademileri Basım Evi, Yenilevent-İstanbul, Mart 2000, s.109

⁵ DEMİR, a.g.e. , s.109

Jeopolitik analiz üç aşamada değerlendirilebilir "Davranış, Niyet, Arzu." Jeopolitiğin konusu mekan ve doğal kaynakların kullanımı ve dağılımı konularında, devletlerin tutumlarını araştırarak ortaya çıkarmaktır. Jeopolitik yalnızca krizleri, çatışmaları, ve savaşları anlamaya yarayan entelektüel bir araç değildir. Devletin veya daha doğru bir ifade ile devletin yönetimini elinde bulunduranların yönelimleri, tutumlarının tanımı ve analizidir.

Alman Profesör General K.HAUSHOFER'e göre "Tabii şartların ve tarihi gelişmelerin etkisiyle değişen siyasi hayat şeklinin, üzerinde yaşanan yer ile ilişkisidir."⁶

Amerikalı Profesör SPYKMAN'a göre "Bir ülkenin güvenlik politikasının coğrafi unsurlara ve olaylara göre planlamasıdır"⁷

Jeopolitik; politikanın coğrafyanın isteklerine göre düzenlenmesini sağlayan bilim dalıdır veya daha ayrıntılı olarak tabiat ile politika arasında sebep-sonuç ilişkisi kurarak saptadığı kurallar ve değer yargıları ile politik çalışmalara yön veren bir bilim dalıdır.

"Jeopolitik ismini ilk kullanan İsveç Uppsala Üniversitesi profesörlerinden Johan Rudolf KJELLEN'dir. "Staaten som Liftsform" (Bir Canlı Varlık Olarak Devlet) eserinde devleti beş aktif unsura ayırmıştır. Bunlardan birisi jeopolitiktir. Diğerlerini ise Sosyopolitik, Ekonomopolitik, Kratopolitik, Demopolitik, olarak tanımlamıştır. İlk defa bu şekilde adlandırılıp isim babasının Kjellen olmasına karşın bu konuda, daha önceden de çalışmalar yapılmıştır. Platon'un "Devlet" ve İbni Haldun'un "Mukaddeme" adlı eserleri jeopolitik alanında çok eski tarihlerde yapılmış araştırmalardır ve jeopolitiğin temel kural ve unsurlarının büyük bir kısmını içermektedir."⁸

Jeopolitik, aklın emrettiği bir düşünce sistemi olup içten gelen ve kendiliğinden oluşan uygulamaları var olduğuna göre, muhabere ve ikmal imkanlarının çok zayıf ve güç olduğu tarihlerde büyük fetihlere çıkıp uzun bir süre anayurtlarına dönmeyen Atilla, Büyük İskender, Cengiz Han ve

⁶ BAYAT, a.g.e., s.438

⁷ BAYAT, a.g.e., s.438

⁸ BAYAT, a.g.e., s.438

diğerlerinin seferlerine başlamadan önce, savaşıacakları ülke ve ülkeler ile ulaşacakları noktalar istikametinde geçecekleri ülkelerin coğrafi, askeri, politik, ekonomik özelliklerini çok önceden etüt ettikleri ve sefer hazırlıklarını, ikmal alacakları yerleri, menzillerini, ve stratejilerini ona göre tayin ettikleri kesindir.

ξ ÇAĞDAŞ JEOPOLİTİK TEORİLER

1. Kara Egemenliği (Heartland) Teorisi

Bu teori jeopolitiğin öncülerinden olan İngiliz Profesör Sir Halford MACKINDER (1861-1947)'e aittir. Jeopolitik alanında yapmış olduğu çalışmalar ve ortaya koyduğu düşünceler zamanında jeopolitikle uğraşanlar ve kendinden sonra gelen jeopolitikçiler üzerinde büyük ölçüde etkili olmuştur. "Tarihin Coğrafi Ekseni" adlı eserinde teknolojik gelişmelerin sayesinde karada hareket hızlanmış ve hareket kabiliyeti artmıştır. Hal böyle olunca da dünya hakimiyetine giden yol yalnız denizde değil karada da olacaktır. Büyük bir kıtasal kuvvet ile teknolojik gelişimi kuvvetli olan bir okyanus kıyısı gücün birleşmesi ile dünya egemenliğine ulaşabileceğini savunmuştur.

MACKINDER dünyayı etüt edip bazı değerler vererek teorisini kuvvetlendirmiştir. Ona göre dünyanın sadece on iki de biri kıtalarla kaplı iken, karaların içinde en büyük ve önemli kesimini Asya, Avrupa, ve Afrika kıtaları meydana getirir (Asya ve Avrupa kıtaları ise bir bütün olarak Avrasya'yı oluştururlar). Burası MACKINDER tarafından "Dünya Adası" (World Island) olarak tanımlanmıştır. Dünya Adasında dünya nüfusunun sekiz de yedisinin yaşadıklarını belirtir.

Dünya adasının en önemli ve etkin bölgesi "Volga- Doğu Sibiryası", "Kuzey Buz Denizi-İran/Afganistan" arasında kalan merkez bölgedir. Buradaki doğal güç kaynaklarının bir devletin tüm ihtiyaçlarını karşılayabilecek durumda olduğunu açıklayarak merkez bölgeye "Heartland" (Kalpgah) adını verir.⁹

⁹ DEMİR, a.g.e., s. 116

Kara Egemenliği Teorisi'ni yukarıdaki tanımlar üzerine oturtur ve der ki: "Heartland'a sahip olan Dünya Adasına sahip olur ve Dünya Adasına sahip olan da bütün dünyaya sahip olur."

Verdiği örnek ile dünyaya hakim olunurken MACKINDER dünyaya hakim olma yolundaki bir gücün nasıl etkisiz hale getirilebileceğini de tanımlamıştır; "Heartland'dan yayılacak olan bir güç; Heartland'ı çevreleyen "İç Hilal" (Inner Crescent) Asya ve Avrupa ülkeleri ve "Dış Hilal" (Outer Crescent) İngiltere, Amerika, Avustralya, Japonya tarafından oluşturulacak güç merkezleri ile durdurulabilir ve bu güce karşı konulabilir."¹⁰

MACKINDER uzun yaşamında iki Dünya Savaşını da görmüş ve bunların gelişimi ve sonuçlarını da analiz ettikten sonra teorisinde bazı revizyonlar yapma imkanına kavuşmuştur. Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra Doğu Avrupa'nın artan önemini görerek teorisini "Doğu Avrupa'ya egemen olan Heartland'a egemen olur, Heartland'a egemen olan Dünya Adasına sahip olur ve Dünya Adasına sahip olan dünyaya hükmeder" demiştir.

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra ise, Heartland'ın sınırlarını Lena Nehri'nden Yenisey Irmağı'na kadar daraltmıştır. Geriye kalan dünyayı ise yeni baştan tanımlar; kıtalar ortası okyanus havzası, çöller ve bakımsız ülkeler kuşağı ve büyük okyanus drenajları havzası. Bu tanımlamaların temelinde İkinci Dünya Savaşı'ndan Rusya'nın büyük bir güç olarak ortaya çıkması ve dünya egemenliğine soyunması yatmaktaydı. Doğal olarak dünyaya hakim olabilecek bir gücün jeopolitik içerisinde bir de antitezi olmalıydı. Bu da yukarıda bahsedilen kıtalar ortası okyanus havzası ülkeleriydi. Bunlar incelendiğinde teori sınırlarının NATO ülkelerinin coğrafi yapısını oluşturduklarını görmekteyiz.

¹⁰ BAYAT, a.g.e., s. 439

2. Deniz Egemenliği Teorisi

Kökeni bir jeopolitikçi olmamakla birlikte Alfred Thayer MAHAN (1840-1914) deniz stratejisi üzerinde ilk çalışanlardan biri ve bugün "Deniz Hakimiyeti Teorisi" olarak bilinen teorinin sahibi olmuştur. MACKINDER'in Heartland'ını çok yakın olarak tarif etmiştir bu görüşlerin geçtiği kitabı ise Asya Sorunu (Problem of Asia) dur. Deniz Egemenliği Teorisi'nin temel fikri Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi (İnfluence of Sea Power Upon History) adlı MAHAN'ın kitabına dayanır. Bu eserde MAHAN açık denizleri, kıtaları birbirine bağlayan ovalar olarak görürken bu ovalarda trafik istikametlerinin çeşitli sebeplerden (akıntılar, derinlikler, en kısa yol...vb) daima aynı rotalar olduğunu belirtir. Eğer bir ülke bu yolları kontrol altına alabilecek deniz aşırı nokta ve bölgelere hakim olur ve bu noktaların ana vatan ile irtibatını sağlayabilirse; dünya deniz ulaşımına ve dolayısıyla Dünyaya hakim olunabilir. Bunun için ise ileri bir teknolojiye ve güçlü bir filoya sahip olması ve bunu idame ettirebilmesi gerekmektedir. Teorinin bir başka temel direği ise denizlere egemen olmanın şart olmasının sebebinin kara egemenliği ile sadece dünya üzerinde belirli bir bölgenin egemenlik altında tutulabileceğinin ve fakat denizlerin egemenliği ile bütün dünyanın egemenlik altına alınabileceğidir. Büyük Türk denizcisi Barbaros Hayrettin'in "Denizlere hakim olan dünyaya hakim olur" sözü ile MAHAN'ın teorisini özetleyebiliriz. "MAHAN ve teorisinin değeri konusunda en büyük kanıtı son iki Dünya Savaşını da denizlerde güçlü olan tarafların kazanmaları teşkil eder."¹¹

3. Hayat Alanı (Leben Straum) Teorisi

Karl HAUSHOFER, Alman jeopolitik ekolünün önemli bir üyesi olmakla birlikte bu dalı siyasileştirmiştir. İkinci Dünya Savaşı'nın mimarı olan ve dünyayı kana bulayan Hitler üzerinde bu dalda büyük etkileri olmuştur. Devleti yaşayan bir organizma olarak gören HAUSHOFER, güçlenen bir organizma

¹¹ Atatürk'ün Milli Dış Politikası, Kültür Bakanlığı, Ankara, 1994, I. Cilt, s. 253

yaşamının idamesi için büyümek mecburiyetindedir. Devletin de güçlendikçe büyümeye, sınırlarını geliştirmeye ihtiyacı olacaktır diyerek bu teorisini de Hayat Alanı (Lebensraum) olarak isimlendirilmiştir.

MACKİNDER'in Heartland'ını kabul eden bu jeopolitikçi Heartland'ın kontrolünün ise savaş ile değil bu bölgeye hakim olan Rusya ile anlaşarak yapılmasını savunmuştur. Sonunda bu fikir sebebiyle Hitler'in gözünden düşecek ve bu kendisini 1946'da intihara kadar götürecektir. Yine bir jeopolitikçi olan oğlu Otto ise Hitler tarafından bir toplama kampında ölüme gönderilecektir.¹²

Bu gün dahi bu teori kapsamında yorumlanacak bazı devlet davranışları gözlenmektedir. Buna en önemli örneği ise günümüzde de devam eden ve Orta Doğu sorunu olarak da bilinen İsrail Devleti'nin kutsal kitapları Tevrat'ta da belirtilen yaşam sahalarını ele geçirme uğraşdır.

4. Rimland (Kenar Kuşak) Teorisi

Bu teori ABD Yale Üniversitesi Profesörlerinden Hollanda kökenli Amerikalı Nicholas J. SPYKMAN (1893-1943) tarafından ileri sürülmüş olup, genelde Amerikan politika ve stratejisine yeni yorumlarla yön vermek amacını gütmüştür.¹³

SPYKMAN dünyanın batı yarım küresinin doğu yarım küresi tarafından sarıldığını ve doğu yarım küresinin toprak, insan, doğal ve enerji kaynakları tarafından batıdan üstün olduğunu savunur. Dünya Adası'na hakim olacak bir gücün doğu yarım küreye de hakim olacağını ve dünyanın bu güç tarafından yönlendirileceğini savunurken; bunun nedenini de doğu karşısında batının, yukarıda verilen üstünlükleri sebebiyle, direnemeyeceği gerçeği olarak belirtmiştir.

SPYKMAN, MACKİNDER'in teorisinin temelini teşkil eden Heartland'ın önemini kaybettiğini savunmuş ve Avrasya'ya yani dünyayı etkileyecek güç

¹² BAYAT, a.g.e., s.444

¹³ DEMİR, a.g.e., s.113

merkezine Rimland ismini vermiştir. Rimland'ı teşkil eden coğrafyayı ise Heartland'ı çevreleyen ve bu coğrafya ile açık denizlere açılan kıyılar arasında kalan bölge şeklinde tanımlamıştır. 1942'de yayınladığı "America's Strategy in World Politics" (Dünya Politikasında Amerikan Stratejisi) kitabındaki stratejik ve politik fikirlerini, 1944' de "The Georaphy of the Peace" (Barışın Coğrafyası) adlı eseri ile jeopolitik bir teori biçiminde açıklamıştır.¹⁴ Rimland'ı kontrol edenin Avrasya'yı kontrol edeceğini ve Avrasya'yı kontrol edenin ise dünyayı kontrol edeceğini savunmuştur.

SPYKMAN'ın dünya politikası üzerinde düşündükleri ABD hükümetlerince uygulanarak gerçekleştirilmiş ve ABD, dünya üzerinde iki kutuplu dönem içerisinde Rusya ile mücadelesini bu kenar kuşak devletleri vasıtasıyla sürdürmüş, bu uğurda NATO, CENTO, SEATO gibi uluslararası organizasyonları kurmuştur. Yine Truman doktrini gereği, bu çerçevede Yunanistan ve Türkiye gibi gelişmekte gecikmiş ülkelere karşılıksız veya az faizli yardımlarda ve bağışlarda bulunularak Rimland üzerindeki mücadeleye önem vermiştir. Rusya'nın soğuk savaştan yenik çıkmasına ve rejim değişikliğine gitmiş olmasına rağmen Rimland üzerindeki güç savaşları sona ermiş değildir. Dünya üzerindeki, çatışmaların ve savaşların devam ettiği bu sorunlu bölgelerin çok büyük bir kısmının Rimland olarak tabir edilen, bu bölgede olması dikkat çekici önemli bir noktadır.

5. Hava Egemenliği Teorisi

Teknolojinin ilerlemesiyle yepyeni bir saha daha jeopolitiğe girmiştir. Uçmak insanoğlunun en eski çağlardan beri hayali olmuştur. Bu hayalini, 19.yy'ın sonralarında gerçekleştirmeyi başarmış ve teknolojinin gelişimi, jet motorlarının keşfi ile doruk noktasına çıkarmış, artık gökyüzünde çok uzun süre ve çok hızlı olarak seyahat etme imkanını bulmuş ve bu gelişmeleri savaş sanayiinde de kullanmayı bilmiştir. Silah sanayiinde füzelerin bulunuşu ve uzun mesafelerdeki hedefleri vurmaktaki başarıları da buna eklenince jeopolitik

¹⁴ BAYAT, a.g.e., s.445

açıdan ülkeleri ilgilendiren tek şeyin ülke sınırları olduğu ilkesi sarsılmıştır.¹⁵ Bu gelişmelerden yola çıkan İtalyan General DOUCHET'in ilk adımlarını attığı ve Amerikalı havacılar RUNNER ve MITCHEL'in geliştirdiği yeni teorinin son halini SVERSKY ortaya atmıştır.

Bu teoriye göre yeni teknoloji sayesinde Hava Kuvvetleri, coğrafyanın insanoğlunun karşısına çıkarttığı bütün engelleri (dağlar, uçurumlar, nehirler, denizler, okyanuslar, çöller...vb.) rahatlıkla aşabileceğinden eski moda jeopolitik kavramlar ve değerler önemini yitirmiştir. Yani gökyüzünü kontrol eden ve bunu devam ettirebilen bütün dünyayı kontrol edebilecektir. Coğrafi açıdan en önemli bölge ise Kıtalar arası geçişin en kolay ve hızlı yapılacağı, mesafenin ve zamanın kısılacacağı Kuzey Kutup Bölgesi, Arttik'tir.¹⁶ Bu teorinin Heartland'ı burasıdır.

Irak'ın Kuveyt'e taarruzu sonrasında müttefiklerce başlatılan Çöl Fırtınası Harekatı esnasında NATO gücü her ne kadar havadan Irak'ın önemli bütün hedeflerini vurup ve bütün bölgenin hava sahasını kontrol eden tek güç olsa da bir kara harekatı olana kadar Irak'ı yenilmiş kabul etmek imkansızdır. Altı hafta süren 100.000 sorti hava taarruzundan sonra 100 saat süren kara taarruzuna ihtiyaç duyulmuş ve kesin zafer kazanılmıştır.

ABD'nin üzerinde ısrarla çalıştığı ve denemelerde bulunduğu Yıldız Savaşları Projesi çalışmaları da bu teorinin hiç de yabana atılmayacak bir gerçek olduğunun kanıtıdır.

6. Jeostratejik ve Jeopolitik Alanlar Teorisi

"Strateji, hesaplanmış tehlike sanatıdır. Modern harp sanatının ve devlet idaresinin, harbin geniş yönleriyle meşgul olan kısmıdır.

ANCYCLOPEDIA BRITANNICA

¹⁵ DOUHET Giulio, Çeviri, "Hava Hakimiyeti" Harp Akademileri Basım Evi, Yenilevent-İstanbul 1980

¹⁶ SEVERSKY, P. De. Alexander, "Hava Kuvvetleriyle Zafer", Harp Akademileri Basım Evi, Yenilevent-İstanbul 1978

Strateji, elde edilmek istenen belirli bir amaç veya hedef doğrultusunda belli bir güç, kaynak veya gayret bütününün kullanılma güdümü; bu kullanılma ve güdüme yön, esas ve şekil veren görüş, düşünce ve hareket tarzıdır.

Ulusal çıkarların ve ulusal güvenliğin sağlanması bakımından barışta ve savaşta; başarı olasılığını çoğaltmak ve yenilme şansını azaltmak amacıyla; ulusal güçlerin (siyasal, ekonomik, askeri ve sosyo-kültürel) kullanılması ve geliştirilmesi ile ilgili bilim ve sanattır.

MİLLÎ TALİMNAME-7 " 17

"Jeostrateji, milli stratejinin tayini ve stratejinin yürütülmesi üzerine coğrafi faktörlerin yapacağı etkileri inceleyen bir ilimdir." 18

1963 yılında "Bölünmüş bir Dünyada Coğrafya ve Politika" (Geography and Politics in a Devided World) adlı eserinde bu teoriyi ortaya atan Amerikalı Saul B. COHEN dünyayı dört stratejik grupta dokuz jeopolitik bölgeye ayırmıştır. Bu teorinin jeopolitiğe sunduğu çok büyük yenilikler olmamakla birlikte, dünya egemenliğinden çok bölgesel hakimiyetlerden bahseder ve bunun dışına çıkmanın, yani bir dünya imparatorluğu kurmanın imkansızlığını savunur. Sovyet Rusya'nın, denizlere ve okyanuslara açılması ve dünya deniz ticaretinde önemli bir ülke haline gelmesi ve yine hatırı sayılır bir donanmanın sahibi olması ve süper güçlerin ortaya çıkışı teoriyi zayıflatmış ve yerini küresel güç merkezlerine bırakmıştır.

Teorideki jeopolitik bölgeler, bize bazı farklılıklar sunmak ve yeni yorumlar getirmekle birlikte MACKINDER'in Heartland'ı ve SPYKMAN'ın Rimland'ı üzerinde fazla oynamamakta ve bu teorilerin yorumlarını ve gerçeklerini kabul etmektedir.

¹⁷ "Atatürk'ün Jeopolitik ve Stratejik Görüşleri", Harp Akademileri Basım Evi, Yenilevent-İstanbul, 1981, s.41-42

¹⁸ Askeri Coğrafya (Kara, Deniz, Hava Harp Akademileri için), Harp Akademileri Basım Evi, Yenilevent-İstanbul, Mart 1992, s.11

Teorinin en önemli özelliği ve ilgi çekici yanı ise Jeopolitik bilimine tanıştırdığı yeni kavramlardır. Bunların en önemlisi ise "Shatterbelts" yani "Tampon ve Kilit bölgelerdir" ki bunların büyük bir kısmının Türkiye, Ortadoğu ve Güney Doğu Asya gibi Rimland olarak sunulan coğrafi bölgenin içinde tanımlanmış olması da ilginçtir.

ξ JEOPOLİK VE GÜÇ MERKEZLERİ

Güç "Herhangi bir kişi, grup veya kurumu istekleri doğrultusunda veya kişi, grup ve kurumların kendi iradeleri ile istemedikleri halde karşı tarafın isteklerini yapması veya istemediklerini yapmamasıdır" şeklinde tanımlanabilir.

Gücün diğer kişi, grup ve kurumlar üzerinde etkili olduğunu tanımlı ile gördükten sonra nereden kaynaklandığını da bilmemiz gerekmektedir. Güç kaynakları çok çeşitlilik gösterebilir. Bir doğal kaynak olabileceği gibi, askeri, teknolojik veya ekonomik olabilir. Jeopolitik ise çok önemli bir güç kaynağıdır. Güç kaynaklarını fazlaca çeşitlendirebiliriz. Buradaki çeşitlilik ve değişkenlik; gücün uygulanacağı kişi, kurum veya topluluk, konu, sebep, amaç ve aralarındaki güç dengesindeki farklılıklardan ve değişimlerin sürekli olmasından kaynaklanır. Bir kara ülkesinin çevresini saran bütün komşularından çok daha kuvvetli bir orduya sahip olması sınır anlaşmazlıklarında ve aralarındaki politik sorunların çözülmesinde önemli bir pozitif güç kaynağını teşkil ederken, bu ülkenin doğal kaynaklarının zayıflığı ve tarıma elverişli arazisinin azlığı sebebi de komşuları veya onlar üzerinden gelecek ithal mallara gereksinim duyması ve bağımlı olması negatif bir güç kaynağını teşkil eder. Güçlü bir orduya sahip olmasına karşın herhangi bir ambargo karşısında eli kolu bağlı kalır.

Güç Merkezi "Bir amaç uğrunda güç kaynaklarının bir kısmının veya tamamının şartlar, konum ve amaç doğrultusunda öne çıkıp, konu ile alakadar ve söz sahibi olması ve gücün gereklerini yaptırmasıdır" şeklinde tanımlanabilir.

Dünya çapında bir güç merkezi olabilmek bir devletin sahip olduğu bütün kaynakları en verimli bir şekilde harekete geçirmek, işlemek ve bunda devamlılığı sağlamak ile mümkün olacaktır. Bunları yapamadığı takdirde doğal olarak bir güç merkezi olmaktan uzaklaşacak ve onun yerine diğer güç merkezlerinin birer oyun sahası ve çıkar çatışmalarının kesiştiği bir nüfus ve coğrafya olmaktan öteye geçemeyecektir. Osmanlı İmparatorluğu en güçlü olduğu dönemlerde çok önemli bir güç merkezi olmasına karşın değişen ve gelişen dünya şartlarına ayak uydurmakta zorlanması, geri kalması ve bu uğurda kaynaklarını etkin bir biçimde harekete geçirememesiyle dünya üzerinde önemli bir güç merkezi olmaktan çıkmıştır. 18. yy sonlarında ve 19. yy başlarında dünya çapında güç merkezi olan ülkelerin ekonomik imtiyazlar kapmak ve ülkenin bazı coğrafyalarını kendi kontrolleri altına almak uğrunda birbirleriyle yarışmaları ve hatta bu uğurda birbirleriyle savaşmaları (Kırım Savaşı'nda Rusya'nın Boğazlar'ı ele geçirmek istemesi üzerine Osmanlı İmparatorluğu'na savaş açması ve buna karşı çıkan devletlerin; İngiltere, Fransa ve İtalya'nın Kırım'da Rusya'ya karşı savaşmaları) gibi.

1. Jeopolitik Değer ve Güç Kaynakları

Coğrafyanın güç kaynağı olması başlığı altında; nasıl sorusunun cevabını araştırırsak karşımıza: Anavatan coğrafyasının güç kaynakları, anavatanın dışında olup yine bu devlet tarafından egemen olunan coğrafyaların güç kaynakları, özgür oldukları veya dışarıdan özgür gözüktükleri halde bütün siyasi kararlarında veya belli siyasi kararlarında bu ülkenin kontrolü altında olan ülkelerin coğrafyalarının güç kaynakları, anlaşmalar, uluslararası organizasyonlar veya çok uluslu firmalar sayesinde yararlanan ülkelerin coğrafyalarının güç kaynakları ve son olarak da kullanımı uluslararası olan (Antartika) veya sahipsiz olan ülkelerin ve bölgelerin coğrafyalarının güç kaynakları meydana çıkar.

2. Jeopolitik Güç Kaynakları Türleri

A. Politik Güç Kaynakları

Jeopolitiğin amacı politik kararlara coğrafi gücün tüm unsurlarıyla tam destek olması ve ulusal çıkar çizgisinde en uygun etkinin sağlanmasıdır. Buradaki coğrafi gücün unsurları deyimi milli gücün; tabii, sosyal, demografik, siyasal, ekonomik ve askeri bölümlerini kapsamaktadır.

Politik gücün temel kaynağını, devletin bağımsızlığı ve uluslararası ortamda tanınması teşkil eder. Politik güç; bir devlete ait tüm jeopolitik güç kaynaklarının oluşturdukları nitel ve nicel güçleri, uluslararası çerçevede değerlendirme görevini yürütür ve bu nedenle çok önemlidir.

Bir ülkenin temel politik güç kaynakları; bağımsızlığı, egemenliği ve diğer devletler tarafından bunların tanınmasıdır. Ülkenin genel politikası belirlenirken elbette ki jeopolitik konumu ve güçlerinin de dikkate alınması gerekecektir. Ülkeler, kararlarını verirken veya genel politikalarını oluştururlarken içerisinde buldukları coğrafyalarının kendilerine sunduklarını değerlendirmek durumundadırlar.¹⁹

B. Askeri Güç Kaynakları

Bir ülkenin coğrafyasının tamamı veya özel bir kısmı jeostratejik açıdan büyük önem taşıyabilmektedir. Ülkenin ve bu jeostratejik alanların düşmanlara ve hasımlara karşı askeri güç ile korunması gerekir. Aksi takdirde jeopolitik güç kaynağı bu ülkenin bir güç merkezi olmasına izin vermez. Bu alanlar sadece coğrafi değer taşıyan bölgeler olarak kalır. Diğer güç merkezleri tarafından bu bölgeler kontrol altına alınmaya çalışılarak böylece kendileri için bir jeopolitik güç merkezi olması sağlanacaktır. Bunun en güzel örneğini Osmanlı İmparatorluğu'nun parçalanma sürecinde girdiği tüm savaşları çeşitli

¹⁹ Amiral CELERIER Pierre, "Jeopolitik ve Jeostrateji" Harp Akademileri Basım Evi, Yenilevent-İstanbul, 1968

şekillerde kaybettiği ve yapılan antlaşmalarla (Özellikle Birinci Dünya Savaşı sonucunda yapılan Serves Antlaşması'ndan sonra) Türk Boğazları'nın statüsü, kullanılması ve denetiminin Uluslararası bir komisyona devredilmesi teşkil eder.

Askeri güç milli güç içerisinde yer almakla birlikte jeopolitik açıdan da bir güç kaynağı olarak ön planda yer almaktadır. Askeri uzmanlar bütün taarruz ve savunma planlarını hazırlarlarken ülkenin jeopolitik gereklerini ve jeostratejik noktalarını göz önüne alırlar. Aksi takdirde mağlubiyetin kaçınılmaz olduğunu bilirler.

C. Coğrafi ve Demografik Güç Kaynakları

Devletin bedenini, temel yapısını oluşturan coğrafyasının güç kaynaklarını şöyle özetleyebiliriz;

a. Ülke

Güç merkezinin tanımında devletin sahip olduğu potansiyel güç kaynaklarını verimli bir şekilde harekete geçirip kullanmasının ve bunun devamının sağlamanın güç kaynağı teşkilindeki önemi ortaya konmuştu. Bu devletin dünya üzerinde kapsadığı coğrafyasının sağlayabileceği güç kaynakları açısından incelenirse "Uluslararası hukuk prensipleri, kararları, ve kuralları çerçevesinde bütün ülkeler buldukları coğrafyanın yer altı ve yer üstünün kendilerine sağladığı bütün kaynaklarının yegane hakimidir. Buna denize kıyısı olan devletlerin karasularında mutlak egemen ve ekonomik açıdan tek söz sahibi olduğu da eklenebilir. Ülkenin bir güç merkezi olabilmesi yolunda ona kalan tek gayret ise bu kaynakları en verimli bir şekilde harekete geçirip tam anlamıyla kendisinin istifadesine açmak ve bunun devamını sağlamaktır."²⁰

²⁰ BAYAT,a.g.e., s. 328

Coğrafya, her ÷lkeye adaletli bir biçimde olumlu veya olumsuz olanakların tamamını sağlamaz. Bazı coğrafyalardaki ÷lkeler diğerlerine nazaran bu kaynaklar açısından çok daha şanslıdırlar. Fakat yine de bir güç merkezinin tesisinde bu kaynakları aktif hale getirmek önemini korur. Her ÷lke içinde bulunduğu jeopolitik gerçeklerden yola çıkarak kendi güç kaynaklarının tesisine ulaşmak zorundadır. Yani tüm ÷lkeler için tek ve genel bir coğrafyanın jeopolitiğe katkılarını söylemek olanaksızdır. Coğrafyası ÷lkeye yukarıdaki avantajları sağlamanın yanı sıra içinde bulunduğu çeşitli dezavantajları da sunar.²¹

Sonuç olarak ÷lkeler içerisinde buldukları coğrafyaya göre ulaşım imkanlarını, savunmalarını ve ekonomilerini yönlendirerek ve bu doğrultuda stratejilerini geliştirerek ÷lkelerini bir güç merkezi haline getirmeyi başarabilirler.

b. Nüfus ve İnsan Gücü

Bir ÷lkede yaşayan insan topluluğu yaşadıkları coğrafyayı kendi ÷lkeleri yapan en önemli etkenler arasındadır. Nüfus bir insan kalabalığı şeklinde olursa ÷lkenin jeopolitik gücüne hiçbir kaynak teşkil etmez. Ülkenin vatandaşlarının jeopolitik güce dönüşmesi için iyi eğitim almış, organize olmuş ve bir iş alanına sahip mesleklerinin başında olmaları gerekmektedir. Kısacası potansiyelden aktif duruma geçmiş olmaları gerekmektedir. Nüfus ve ÷lkenin istihdam olanakları başa baş gitmek zorundadır. Aksi takdirde ÷lkeyi oluşturan insan topluluğu, jeopolitik bir güç kaynağı olmalarının aksine, sağlıklı bir vücuda girmiş hastalık gibi ÷lkeyi içten içe kemirir ve zayıflatır.

²¹ T.C. GENEL KURMAY BAŞKANLIĞI HARP AKADEMİLERİ KOMUTANLIĞI, "Askeri Coğrafya (Kara, Deniz, Hava Harp Akademileri için), Harp Akademileri Basım Evi, Yenilevent-İstanbul, Mart 1992

Akıllı bir yaratık olan insanın başaramayacağı şey yoktur; nitekim güç merkezleri oluşturmuş ülkeleri de, zayıf ve gelişmemiş ülkeleri de yönetenler insanlardır.

c. Coğrafi Konum

Ülkenin içinde bulunduğu coğrafya onun jeopolitik güç kaynağı olmasında olumlu ve olumsuz bazı etkilere sahiptir. Ülkenin dünya üzerinde bulunduğu enlem ve boylamın onun iklimine doğrusal bir oranda etkisi vardır. İklimle beraber toprak yapısı da bu ülkede yetişecek ürünleri belirler. Dünya pazarlarına olan uzaklık veya yakınlığı da ithal veya ihraç ettiği malzemelerin fiyatına ve miktarına etki eder. Yine aynı şekilde coğrafi konum savunma ve taarruz askeri stratejilerine yön verir.

Bir bölgenin dünya ve ülke üzerindeki yeri, tarihi değeri, ticaret yolları bakımından değeri, istila yolları üzerinde olup olmadığı incelenerek önemi belirtilir. Bölgenin boyutları, yüzölçümü ve şekli incelenir. Sınırlarının uzunluğu, tabii ve suni olup olmadıkları, sınırlarının geçtiği arazi şekilleri ve bunların komşu memleketlerle olan ilişkilerde sağlayacağı kolaylık ve güçlükler incelenir.

Bir ülkenin dünya üzerindeki yeri iki şekilde incelenir:

1. Sınırını çevreleyen coğrafi arızanın durumuna göre
2. Kendisine komşu bulunan devletlerin ve bulunduğu kıtanın durumuna göre

Sınırını çevreleyen coğrafi arızanın durumuna göre devletler şu hallerde bulunurlar:

- a. Etrafı tamamen denizlerle çevrili olan devletler; Ada devleti
- b. Etrafı kısmen kara, kısmen denizle çevrili olan devletler; Kenar devleti
- c. Hem kara ve hem de denizlerle çevrili geniş topraklara sahip devletler; Kıta devleti
- d. Kara sınırları kıta içinde bulunan yüz ölçümü nispeten küçük devletler; Kıta içi devlet

Bir lke ve bölgenin kendisine komşu bulunan devletlerin ve bulunduğu kıtanın durumuna göre dünya üzerindeki yeri, tarihi değeri ve önemi

- a. Bölgenin askeri harekate sahne olma derecesini
- b. Bu bölgenin korunması için birlik ihtiyacını
- c. Birliklerin uygulamak zorunda olduğu harp ve muharebe doktrinini
- d. Ülkenin harbe katılıp katılmamasını
- e. Bloklara dahil olup olmamasını

etkiler.

d. Ekonomik Bilimsel ve Teknolojik Güç Kaynakları

Günümüz savaşlarının en etini ekonomik alanda yaşanmaktadır. Üstelik artık ekonomik alandan bahsederken konuyu sadece devletin veya devletlerin oluşturduğu ekonomik topluluklar olarak ele almak ve incelemek yetersiz hale gelmiştir. Bunun nedeni ise btçeleri birçok devletin btlerinden fazla alan uluslararası şirketlerin varlığı ve ellerinde bulundurdukları bu büyük güçtür. Kökeni bir rivayete dayalı da olsa ekonomik gücün ulaştığı nokta açısından bize bir fikir vermesi için şu rneği görmek önemlidir. Avrupa Birliği içinde yer alan ülkelerin ortak para birimi olan Euro'ya geçmek üzere karar aldığı yıllarda İngiltere bu yeni para birimine geçmeyi reddetmekte ve uluslararası piyasalarda oldukça güçlü olan kendi para birimini kullanmaya devam etmeyi istemekteydi. İngiltere'de fabrikası bulunan ve tüm Avrupa'ya ve hatta diğer bir çok ülkeye buradan ihracat yapan Toyota Firması'nın İngiliz Hükümeti'ne Euro'ya girmesi konusunda baskıda bulunduğu, aksi taktirde fabrikalarını İngiltere'nin hemen batısında bulunan Fransa'ya taşıyacaklarını belirtmeleri İngiliz Hükümeti'ni zora sokmuştur. Bu fabrikalar sayesinde halk istihdam edilmekte, üretim ve ihracat sırasında alınan vergilerden devlet kasasına büyük paralar girmektedir .Sonuçta İngiltere'nin istemeyerek de olsa Euro'ya girmeyi kabul edildiği rivayet edilir. Aslında ekonomik savaş yeni bir kavram değildir. Dünya üzerinde çeşitli şekillerde hala devam etmekte olan kolonilerin

siyasi varlığının temelinde bu ekonomik savaş yatmaktadır. İngiltere'yi dünya üzerinde bir güç yapan en büyük etmenin koloniler ile sağlanan ekonomik güç olduğunu unutmamak gerekir. Nihayetinde gücü elinde bulunduran devletler, ekonomik güç kaynaklarını korumak adına bir çok savaş yapmış ve çok kan dökmüşlerdir. Bir çok düşünür, günümüzde savaşların askeri olarak kalkmış görünse de ekonomik olanın olanca hızı ile devam ettiğini, fakat artık bir coğrafyanın askeri alanda işgali şeklinde değil de ekonomik ve kültürel bakımdan ele geçirilmesi şeklinde yürüdüğünden bahsederler.

Ekonominin bu güce ulaşmasının tek nedeninin XVII. yy.ın sonunda sanayi devrimi ile bilimsel ve teknolojik gelişmeler olduğunu muhakkak belirtmemiz gerekir.

Buhar gücünün keşfinden bu yana çok kısa bir süre geçmiş olsa da uygarlığın en hızlı ve en büyük gelişmelerinin yaşandığı dönem yakın çağ dönemi veya çağdaş dönem olmuştur. Bu gelişmeler enformasyon ve buluş, yönetim, kültür, ileri teknoloji, yazılımlar, eğitim, finans gibi birçok alanda yerlerini alırken bu konularda liderliği elinde tutan ve bunun devamını sağlayan ülkeler, bu jeopolitik güç kaynaklarından yararlanarak çok büyük güç merkezleri haline gelmişlerdir.

e. Psiko-Sosyal ve Kültürel Güç Kaynakları

Aslında her bir güç kaynağı birbiriyle ayrılmaz bağlar taşır. Birbirleriyle bağlantılı olmaları sebebiyle herbirini ayrı başlıklar altında incelemekte zorlanmak doğaldır. Psiko-Sosyal ve Kültürel güç kaynakları ülkenin yüzyıllardır biriktirdiği yaşanmışlıkların ve değerlerin bir manzumesi ve günün şartlarıyla birleşerek oluşan bir durumdur. Bu kaynağın ve temelin etkili olarak işlenmesi sonucunda ülkenin jeopolitik bir güç merkezi olması mümkündür.

3. Jeopolitik Güç Merkezlerinin Türleri

Jeopolitik güç merkezlerinin türlerini aşağıdaki gruplar içinde belirlemek mümkündür:²²

(a) **Global jeopolitik güç merkezleri:** Etki alanları münferiden dünya çapındadır. Amerika Birleşik Devletleri ve Sovyetler Birliği başlıca örnekleridir.

(b) **Kıtasal jeopolitik güç merkezleri:** Etki alanları münferiden yer aldıkları kıtada ve onun yakın çevresi varsa deniz aşırı toprakları üzerindedir. Çin Halk Cumhuriyeti başlıca örnektir. İngiltere ve Fransa da bu kategoriye örnek teşkil edebilirler.

(c) **Bölgesel jeopolitik güç merkezleri:** Etki alanları münferiden buldukları bölge veya bölgelerdir. Örneğin, Türkiye Cumhuriyeti hem Ortadoğu'da hem Balkanlar' da bir bölgesel jeopolitik güç merkezi durumundadır.

(d) **Birleşik jeopolitik güç merkezleri:** Milli çıkarları çizgisi üzerinde belirli bir amaç uğruna etkinlik kazanmak için, birden fazla devletin jeopolitik güç kaynaklarının tümünü veya belirli alanlardaki belirli verimlerini birleştirmeleriyle oluşan güç merkezleridir. Bunlar etki alanları bakımından yukarıdaki maddelerdeki kategorilere tek bir devletmiş gibi de sokulabilirler. Örneğin NATO, Avrupa Birliği, Arap Birliği.

(e) **Sınırlı jeopolitik güç merkezleri:** Her ne kadar jeopolitik güç merkezi olabilmek için jeopolitik güç kaynaklarının tümünü dengeli biçimde geliştirip etkinlik sağlayıcı verim almak gerekirse de özellikle bazı uluslararası topluluklar belirli kaynaklara sahip olmaları veya tüm kaynaklarını işletebilen devletlerin sınırlı amaçlarla bir araya gelmeleriyle oluşturdukları uluslararası siyasi ve ekonomik dengelerde etkinlik göstermektedirler. Örneğin OPEC, AB.

²² BAYAT, a.g.e. , s. 463

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE'NİN YERİ VE JEOPOLİTİK TEORİLER AÇISINDAN ÖNEMİ

Türkiye bugün dünyanın jeopolitik bakımdan en önemli bölgelerinden birinde bulunmaktadır. Dünya haritası incelendiğinde Türkiye'nin Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarının en merkezi yerinde olduğunu görülür. Ayrıca Asya'nın Batı Ege Denizi'ne doğru bir çıkıntısı olan Anadolu yarım adası, tarih boyunca stratejik ve jeopolitik önemini daima korumuştur. Uzaydan bakıldığında Anadolu sanki Karadeniz ve Akdeniz arasında kapı sürgüsü şeklinde görülür. Bu iki deniz arasındaki tek su yolu bağlantısı olan Türk Boğazları'da bu konumuyla stratejik öneme sahiptir.

Buna göre, Türkiye'nin jeopolitik teoriler açısından önemi şu şekilde özetlenebilir:

(a) MACKİNDER' in kara hakimiyeti teorisine göre Türkiye, HEARTLAND'ı (Merkez bölgesi, Kalpgah) çevreleyen İç Kenaray ülkelerinden birisidir.

(b) MAHAN'ın deniz hakimiyeti teorisine göre Türkiye, Dünya hakimiyetinin anahtarı olan deniz yollarının en önemlilerinden olan Türk Boğazları'nı kontrol altında tutmaktadır.

(c) SPYKMAN'ın kenar kuşak teorisine göre Türkiye, bir kenar kuşak devletidir ve Rus ilerlemesine set çeken en önemli bölgelerden birisidir.

(d) Saul B. COHEN'in jeostratejik bölgeler teorisine göre Türkiye, Heartland, Güney Asya, Afrika ve Avrupa arasında yer alan Ortadoğu kilit-tampon bölgesi içinde bulunmaktadır.

(e) HAUSHOFER'in Hayat Alanı Teorisine göre Türkiye'nin tümü veya bir kısmı, bazı devlet ve toplulukların ideallerine göre kendi hayat alanı olarak görülmektedir.

(f) Hava Egemenliği Teorisine göre Türkiye, Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının merkezinde yer alan bir hareket üssü konumundadır.

ξ EGE DENİZİ VE BOĞAZLAR'IN TANIMI, COĞRAFİ ÖZELLİKLERİ VE JEOPOLİTİK DEĞERİ

1. Ege Denizi ve Boğazlar'ın Tanımı, Coğrafi Özellikleri ve Jeostratejik Değeri

Ege Denizi, doğuda Anadolu'nun batı kıyıları, kuzeyde Trakya ve Doğu Makedonya'nın güney kıyıları; batıda Teselya ve Mora yarımadasının doğu kıyıları; güneyde Girit ve Rodos Adaları ile çevrilmiştir. Ege Denizi, Akdeniz'in kuzeye doğru uzanan bir parçasını oluşturur.

Çanakkale Boğazı yoluyla Marmara Denizi'ne, buradan da İstanbul Boğazı'yla Karadeniz'e bağlanır. Bu tanımıyla Ege Denizi, Anadolu Yarımadası ile Mora ve Teselya Yarımadaaları arasında, üzerinde irili ufaklı üçbin kadar ada ve adacık bulunan yarı kapalı bir deniz, aynı zamanda Karadeniz ile Akdeniz'i birleştiren, Türk Boğazları'nın tamamlayıcısı bir ön yoldur.

Bu düşüncenin aksine Türk Boğazları ile Süveyş Kanalı ve Doğu Akdeniz'in kontrol altında tutulmasına imkan verir. Bu itibarla, Akdeniz stratejisinin kilit bölgesidir. Öteden beri bilinen ve azalsa bile devam edeceği değerlendirilen kuzeyden gelen Slav tehdidinin, sıcak denizlere inme ve hegemonya emellerini Türk Boğazları ile birlikte önler.

Türk Boğazları terimi, bu boğazlarla ilgili uluslararası düzenlemelerde Çanakkale Boğazı'nı, Marmara Denizi'ni ve İstanbul Boğazı'nı kapsayan bir terim olarak kullanılır. Asya ve Avrupa kıtalarını birbirinden ayıran Türk

Boğazları, Çanakkale'de Gelibolu Yarımadası ile Batı Anadolu sahilleri arasında, İstanbul'da ise Kocaeli ve Paşaeli Yarımadaarı arasında uzanır.

İstanbul Boğazı 31 kilometre uzunluğundadır. On milyonun üstündeki nüfusuyla İstanbul şehri, Boğazın iki yakası boyunca uzanmaktadır. İstanbul Boğazı'nın ortalama genişliği 1500 metre olup en dar yeri olan Kandilli'de bu rakam 700 metreye, su derinliği ise en sığ yerde 19 metreye düşmektedir. Biri, en dar yer Kandilli'de 45 derece, diğeri en keskin dönüşü gerektiren Yeniköy'de 80 derece olmak üzere toplam oniki adet keskin dönüş yapılması gerekmektedir.

Boğazda kuzey ve kuzey-doğu rüzgarları hakimdir. Temmuz ve ağustos aylarında kuzeyden gelen meltem rüzgarı uzun bir süre esmektedir. Bu rüzgar haziran ayının sonu gibi erken bir zamanda başlamakta ve eylül ayına kadar devam etmektedir. Ekimden-marta kadar güney batıdan ve batıdan esen rüzgarlara bazı yıllarda oldukça sık rastlanmaktadır. Bu rüzgarlar kasırga halinde olup, bazen fırtınaya dönüşmektedir. Bu rüzgarların kuvvetli olduğu zamanlarda az bulutlu ve yağmurlu, hafif olduğu zamanlarda da sisli bir hava vardır.

İstanbul Boğazı'na dair hava kayıtları eylül ve mayıs ayları arasında ortalama olarak, ayda bir gün sis olabileceğine işaret etmektedir. İstanbul Boğazı'ndaki kısıtlı görüş olayı, hava kirliliği ile daha da artar. Bu durum özellikle sabahın erken saatlerinde ve rüzgarın güneyden estiği zamanlarda olmaktadır. Dipte ve yüzeyde ters akıntılar mevcuttur. Akıntıların hızı ve yönü sabit değil, değişkendir. Akıntı hızı kimi durumlarda saatte 5-8 deniz miline ulaşmaktadır.

İstanbul Boğazı'ndan geçen gemilerle ilgili olarak şu yaklaşık sayıları verebiliriz:²³

²³ Harp Akademileri Komutanlığı, Orta Asya Petrolleri, Harp Akademileri Basım Evi, İstanbul, Nisan1999, s. 159

- Günde geçen gemi sayısı	:	140
- Günde geçen tanker sayısı	:	12
- Liman içi trafik	:	1000-2000 arası
- Yılda geçen petrol miktarı	:	50-60 milyon ton

Son 20-30 yıllık dönemde Türk Boğazları'ndan geçen gemi sayısı artış göstermiştir. Önümüzdeki yıllarda da artışın devam edeceği kesindir. Bu gelişmeye Hazar Bölgesi petrolünü taşıyan tankerlerin eklenmesiyle rakamlar çok büyük sayılara ulaşacaktır.

Çanakkale Boğazı 68 kilometre uzunluğundadır. Boğazın en dar yeri olan Nara Burnu'nda genişlik 1200 metre olup; burada 70 derecelik keskin rota değişikliği gerekmektedir. İstanbul Boğazı'na göre gemilerin geçişi daha rahat olup, nüfusu da daha azdır. İstanbul Boğazı'nda olduğu gibi Çanakkale Boğazı'nda da akıntı değişik özellikler göstermektedir. Çanakkale limanı içerisinde günde ortalama 72 sefer yapılmaktadır. Çanakkale Boğazı'nın iki yakasında, özellikle ilkbahar mevsiminin sonu ile sonbahar mevsiminin başı arasında iki milyona yakın nüfus yaşamaktadır.

Türk Boğazları arasında, bir iç deniz olan Marmara Denizi yer almaktadır. Marmara Denizi, Karadeniz ve Akdeniz'e açık olmakla birlikte; diğer tüm özellikleri ile kapalı bir deniz görünümündedir. Marmara Denizi kıyılarında nüfus yoğunluğu, yüksek yerleşim birimleri ve sanayi merkezleri ile bu yerleşim birimlerinin on adedinde, ülkemiz şartlarında, yoğun gemi trafiği olan limanlar bulunmaktadır. Ayrıca her biri yerleşim merkezi olan ve özellikle yaz aylarında yoğun yolcu ve turist taşımacılığının yapıldığı 12 adet ada bulunmaktadır. Gerek adalarla çevre il ve ilçeler arasındaki ulaşım, gerekse adaların kendi aralarındaki ulaşım tamamen deniz yolu ile sağlanmaktadır.

Tarih boyunca bölgede yer alan devletler için Boğazlar Karadeniz'in dünya denizleri ile irtibatını sağlayan yegane deniz yolu olması nedeniyle

önemini muhafaza etmiştir. Mitolojiye göre Boğazlar'ın ilk sahipleri Boğazlar'dan Karadeniz'e ilk geçişi yapan Argonotlar'dır. Daha sonra sırasıyla Yunan, İran, Makedon, Roma ve Bizans egemenliğinde kalan Boğazlar, 1452'de Rumelihisarı'nın inşasıyla Türk kontrolüne geçmiştir. Sahip olan devlete Karadeniz'deki devletlere yapılacak deniz ulaştırmasını kontrol etme imkanı veren Boğazlar, aynı zamanda güvenlik boyutuyla da jeostratejik değere sahiptir. Askeri ve ekonomik değerinin yanı sıra doğu-batı ekseninde iki kıta arasındaki köprü görevi, siyasi bakımdan da Boğazlar'ın jeostratejik değerini artırmaktadır.

İstanbul ve Çanakkale Boğazları değişik jeolojik, hidrolojik ve nüfus yapısına sahiptirler. Ayrıca iki boğaz arasında yer alan Marmara Denizi de, çeşitli özelliklere sahiptir. Diğer faktörlerin yanı sıra akıntılar da Türk Boğazları'ndaki trafiği etkilemektedir.

Boğazda çok kuvvetli, hızı ve yönü değişken, alt-üst ve ters anaför akıntılar vardır. Hızı saatte 5-8 mile kadar çıkan ve yön değiştiren bu akıntılarda gemileri kontrol altında tutmak zor olmaktadır. Bu ters ve kuvvetli akıntılarının özellikle keskin dönemeçlerde yoğunlaşması sonucu gemiler savrulmakta, sürüklenmekte ve kontrolden çıkabilmektedir. Marmara Denizi'ndeki akıntının genel durumu İstanbul Boğazı'nın güneyinden, Çanakkale Boğazı'nın kuzeyine doğru, güneybatı yönündedir. Akıntı hızı esas olarak 0.5 ile 0.75 deniz mili arasındadır. İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndaki akıntılar kuzeyden gelen rüzgarın 7-10 deniz mili arasında esmesiyle maksimum hıza ulaşır. İstanbul Boğazı'ndaki ortalama akıntı hızı 3-4 deniz mili olup, Kandilli Burnu ile Kanlıca Koyu arasında akıntı hızı 7-8 deniz miline ulaşır. Yüzey akıntısı 25 metre derinliğe ulaşır ve bu konudaki raporlar, dipteki akıntılarının Türk Boğazları'ndaki gemilerin denizde yol almasına herhangi bir olumlu etkisi olmadığına dair bilgiler içermektedir.

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın her ikisindeki ortak fiziksel karakter ana akıntının akarken yön değiştirmesidir. Bu durum Türk

Boğazları'nda girdapların oluşmasına neden olurken, bu girdapların kuvveti ve yönü, ana akıntının gücüne ve sapma açısına göre değişir.

2. Deniz Alaka ve Menfaatleri ile İlgili Milli Hedefler

A. Milli Güce Katkı Sağlayabilecek Hususlar

Deniz alaka ve menfaatleri; bir milletin ve devletin denizlerle, denizcilikle ve denizciliği ilgilendiren, denizciliğe dolaysız katkıda bulunan alanlarla ilişkileri ve bunlardan sağladığı menfaatleri ve bu alaka ve menfaatlerin milli güce, milli amaçlara uygun ve milli sorunların gereksinimlerini karşılayacak bir doğrultuda katkıda bulunması için gerekli yöntemlerin ve politikaların saptanmasıyla ilgili çalışmaları da kapsayan bir kavramdır. Kısaca deniz alaka ve menfaatleri, devletin ve bireylerin deniz ve denizcilikle ilgilenmesi neticesinde elde edeceği çıkarları belirtmektedir.

Deniz alaka ve menfaatleri milli güç unsurlarının tamamını doğrudan etkilemekte ve milli gücün geliştirilmesi için yol göstermektedir. Milli gücün geliştirilmesine katkı sağlayan ve daha ziyade ekonomik ve kısmen de siyasi ve askeri gücü destekleyen bu çıkarlar şu şekilde özetlenebilir:

- (a) Deniz dibindeki, petrol, maden ve doğal gaz gibi kaynakların çıkarılması ve işletilmesi,
- (b) Su ürünlerinden istifade edilmesi,
- (c) Ülke ihtiyaçlarının büyük bir kısmının en ekonomik yönden deniz yolu ulaşımı ile sağlanması,
- (d) Üçüncü ülkelere yönelik olarak yapılan yük ve yolcu taşımacılığından daha fazla pay alınması,
- (e) Turizm ile ilgili ulaştırma ve yatçılık faaliyetlerinin ekonomiye katkı sağlaması,

(f) Liman işletmeciliği, gemi kurtarma, seyir ve haberleşme sistemlerinden gelir elde edilmesi,

(g) Gemi inşa, bakım ve onarım endüstrisinin geliştirilerek elde edilecek iş ve pazar imkanları ile ekonomiye katkı sağlanması,

(h) Barış ve harp görevlerini yerine getirebilecek kudrette bir deniz kuvvetine sahip bulunarak, bu gücün dış politikada bir denge ve gerektiğinde bir baskı unsuru olarak kullanılması suretiyle siyasi güce destek sağlanması.

B. Karadeniz'e Açılan Devletlerin Deniz Alaka ve Menfaatleri

(a) SSCB'nin dağılmasından sonra bugün Karadeniz'e sahildar ülkeler olarak Türkiye, Bulgaristan, Romanya, Ukrayna, Rusya Federasyonu ve Gürcistan, Karadeniz'in nimetlerinden yararlanmaktadır. Deniz alaka ve menfaatlerinin hepsi bu ülkeler için geçerlidir. Türk Boğazları'nın bu ülkeler açısından önemini belirleyen tek ortak menfaat deniz ulaştırmasıdır. Söz konusu ülkeleri dünyanın geri kalan kısmına bağlayan, ekonomilerinin can damarı olan deniz ulaştırması en ekonomik şekilde Türk Boğazları'ndan geçmek mecburiyetindedir. "Boğazlar dışında büyük hacimde deniz ulaştırması yapılabilecek başka bir su yolu mevcut değildir. Nitekim güncel bir sorun olarak Kafkas Petrolleri'nin ulaştırması için bölge ülkeleri, Türk Boğazları'nı kullanmak istemektedirler. Karadeniz'e sahildar ülkeler içinde Türkiye'den başka bir de Rusya Federasyonu (RF)'nin başka denizlere kıyısı bulunmaktadır. Kuzey Buz Denizi ve Kuzey Pasifik Okyanusu kıyılarında bulunan RF limanları; hem doğal kaynakların ve sanayiinin yoğun olduğu bölgelere çok uzak, hem de yılın büyük kısmında donma nedeniyle deniz trafiğine kapalı olmak dezavantajları ile Karadeniz kıyılarında bulunan limanlara alternatif olamamaktadır.²⁴

²⁴ Petro-Strateji, Harp Akademileri Basım Evi, İstanbul, 1996, s.61

(b) Boğazlar sadece Karadeniz'e sahildar ülkeler açısından değil, aynı zamanda iç su yolları ve Ren-Tuna kanalı ile Karadeniz'e açılan Avrupa Devletleri, Beyaz Rusya, Moldavya ve Kafkaslar Bölgesindeki ülkeler açısından da önem taşımaktadır. Ren-Tuna kanalı bütün Avrupa'yı katederek (Hollanda, Almanya, Avusturya, Macaristan, Sırbistan ve Romanya'dan geçmektedir). Kuzey Denizi'ni Karadeniz'e bağlamaktadır. 3671 km uzunluğundaki kanal ve dahili su yolu, Ren Nehri'nin Almanya'daki kolu olan Main Nehri'ni de kapsayıp, Main Nehri ile Tuna arasında uzanarak Tuna'nın Karadeniz'e döküldüğü deltada son bulmaktadır. Yılda yaklaşık 10 milyon ton ağırlığında yükün geçebildiği kanal 55 m genişlik ve 4 m derinliğe sahip olup, 3300 tonluk gemilerin seyir yapmasına imkan tanımaktadır.²⁵ Bu kanal gelişmiş Batı Avrupa'dan sanayi ve yatırım mallarının Orta Doğu pazarlarına, Körfez'deki petrol ve diğer hammaddelerin de batıya kısa yoldan, Türk Boğazları'nı kullanarak ulaştırılmasını sağlamaktadır. Keza; Beyaz Rusya; Ukrayna'ya ait limanları, Moldavya; Romanya'ya ait limanları, Kafkaslar bölgesindeki devletler ise; Türkiye, Gürcistan ve RF'na ait limanları kullanarak, Türk Boğazları'ndan istifade etmektedirler.

(c) Karadeniz'e açılan devletlerin deniz alaka ve menfaatleri açısından en önemli milli hedefleri, ekonomilerini yaşatmak, tüm dünya ile bağlarını devam ettirebilmek maksadıyla, Türk Boğazları'nın kendi deniz ulaştırmalarına daima açık bulundurulmasını sağlamaktır. Bunun yanı sıra özellikle sahildar ülkeler açısından, güvenliklerini temin maksadıyla, Karadeniz'e sahildar olmayan ülkelerden kendilerine deniz yoluyla gelebilecek tehditlerin, Boğazlar'dan geçmesini önlemek, bir başka milli hedef olarak ortaya çıkmaktadır. Her iki milli hedefin de Türkiye'nin kontrolündeki Boğazlar'la ilgili olması, bu ülkelerin Türkiye ile ilişkilerinde önemli bir rol oynamaktadır.

²⁵ Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, Tarihi Gelişim İçinde Türk Boğazları ve Yeni Oluşumların Işığında Geleceği, İstanbul, Mayıs 1993, s.68

(d) SSCB, tarih boyunca Boğazlar'ın kontrolünü elinde bulundurmaya ve sıcak denizlere doğrudan ulaşmayı bir milli hedef olarak belirlemiş ve bu hedefe ulaşmak için muhtelif zamanlarda adımlar atmıştır. Bunlardan en cüretkârı, Türk Dışişleri Bakanı'nın 25 Eylül 1939'da Moskova'yı ziyareti sırasında yaşanmış, SSCB, Montreux Sözleşmesinin değiştirilmesini, bu kapsamda Boğazlar'ın müştereken kontrol edilmesini, SSCB'ye Boğazlar'da üs verilmesini, kıyıdaş olmayan ülkelere ait savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişinin SSCB'nin isteğine göre kısıtlanmasını ve kendisi ile mutabakat sağlanmadan Boğazlar Rejimi ile ilgili hiçbir müzakereye girilmemesini talep etmiştir. II. Dünya Savaşı öncesine rastlayan bu dönemdeki SSCB talepleri şiddetle reddedilmiş, İngiltere ve Fransa ile 19 Ekim 1939'da imzalanan "Üç Taraflı Yardım Antlaşması" ile Türkiye'nin güvenliği ve II. Dünya Savaşı süresince tarafsızlığı sağlanmıştır.

SSCB'nin bir diğer girişimi II. Dünya Savaşından sonraki dönemde meydana gelmiş, denizlerin serbestliği ilkesini savunan ABD'nin Karadeniz'e kendi savaş gemilerini serbestçe sokmasını sağlayacak şekilde Montreux Boğazlar Sözleşmesinde değişiklik yapılması talebini fırsat bilen SSCB, 07 Ağustos 1946 tarihinde Türkiye'ye bir nota vermiştir. Bu notada, II. Dünya Savaşı sırasında Alman ve İtalyan gemilerinin Boğazlardan geçişleri ile ilgili örnekler verilmiş, Montreux Sözleşmesi'nin ve bu konudaki Türk uygulamalarının Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin güvenliklerini korumak bakımından yetersiz olduğu ileri sürülerek, 1939'dakine benzer şekilde Boğazlar'ın müştereken kontrolü, savunulması ve üs talepleri yenilenmiştir. Bu taleple birlikte sınırlarda başlattığı büyük çaplı tatbikat ile SSCB, isteklerini zorla kabul ettirme zemini hazırlama gayreti içerisine girmiştir. Ancak, bu arada SSCB'nin güvenilir olmadığına ortaya çıkması, ABD ve İngiltere'nin bu yayılcı hareketler ışığında, Türkiye'nin uyarılarıyla Boğazlar Sorunu'nu daha gerçekçi analiz etmeleri sonucunda, anılan devletler SSCB'nin taleplerine karşı çıkmışlardır. Türkiye tarafından SSCB'nin notasına cevaben; sözleşmenin değiştirilmesi talebinin reddi ile, gemi tanımı, niteliği ve tonajlarını kapsayan

Montreux Boğazlar Sözleşmesi Ek 2'nin kısmen değiştirilmesinin müzakere edilebileceğine değinilerek, Boğazlar Sorunu'nun özellikle Türkiye'nin tarafsızlığı ve güvenliği açısından sadece kıyıdaş devletleri ilgilendirmediği ve bununla beraber Türkiye'nin kendisine ait toprakların savunma hakkının yine kendisinde olmasının en tabii egemenlik hakkı olduğu bildirilmiştir.

(e) SSCB gibi, Bulgaristan'ın da tarihi emeli sıcak denizlere doğrudan ulaşabilecek bir çıkış yolu elde etmektir. Halen sadece Karadeniz'e kıyısı bulunan Bulgaristan, Trakya üzerinden Ege'ye çıkabilmeyi ve Boğazlar'ın batı kıyılarını kontrol edebilmeyi hayal etmektedir. Askeri, ekonomik ve siyasi açıdan ülkesinin gücüne güç katacağı böyle bir hedefe ulaşmak yönündeki Bulgar girişimleri, askeri ve siyasi tedbirlerle bugüne kadar engellenebilmiştir. Şüphesiz Türkiye'nin bir NATO üyesi ülke olması Soğuk Savaş döneminde Bulgaristan'ı ve SSCB'yi bu hedeflerine ulaşmak için girişimde bulunmaktan caydırmada önemli rol oynamıştır.

C. NATO'nun Menfaatleri

(a) Uluslararası güvenlik kuruluşu olarak NATO'nun Ege ve Karadeniz'deki menfaati kuşkusuz üye devletlerin güvenlikleri ile ilgili kaygılarından ve askeri güç aracılığı ile bölgede siyasi nüfuz elde etme gayretlerinden kaynaklanmaktadır. 1962 Küba Krizi'nden aldığı derslerle daha büyük bir deniz gücüne sahip olması gerektiğini anlayan SSCB, Karadeniz'de üslenen ve Akdeniz'de varlık gösteren büyük bir donanma meydana getirmiş, bu kuvvetin varlığı NATO'nun en önemli endişe kaynağı haline gelmiştir. Üssü Karadeniz'de, görevi Akdeniz'de olan bu donanmanın idamesi ise büyük ölçüde NATO üyesi olan Türkiye'nin kontrolündeki Türk Boğazları'na tabi olmuştur. Bu nedenle, Türk Boğazları Soğuk Savaş döneminde NATO'nun en çok ilgilendiği, çok önemli bir su yolu olma özelliğine sahip olmuştur.

SSCB'nin dağılmasından sonra ortaya çıkan siyasi durumda ise bu kez SSCB'nin güdümünden kurtulan veya yeni kurulan devletler üzerinde askeri güç aracılığı ile siyasi otorite kurmak isteyen Batılı devletler, bu hedef doğrultusunda NATO'yu etkin bir güç olarak kullanmaya başlamışlardır. Yeni dünya düzeninde batılı politikalar izlemesi yönünde telkinlerde bulunulan ve halen tercihlerini bu yönde kullandıklarını açıklayan Bulgaristan, Romanya, Ukrayna ve Gürcistan'ın bu yolda desteklenmeleri mümkün olabilmekte ve yardımların ulaştırılmasında Karadeniz'de düzenlenen NATO Barış İçin Ortaklık Tatbikatları önemli roller oynamakta ve NATO'nun bölgedeki menfaatlerinin azalmadığını göstermektedir.

Tarihi perspektif içerisinde, ABD ve İngiltere'nin Türk Boğazları'na verdikleri önem, denizlerin serbestçe kullanılması ilkesinin en önde gelen savunucuları olarak Karadeniz'de de varlık göstermek istemelerinden kaynaklanmıştır. NATO'nun politikalarını belirlemede de etkin rol oynayan söz konusu devletlerin, NATO'yu bu doğrultuda etkilemeleri de doğaldır. Karadeniz'in Türk Boğazları yoluyla dünyanın geri kalan kısmına bağlanma özelliği devam ettikçe, kıyıdaş ülkelerin rejimi ne olursa olsun Batılı ülkeler ve dolayısıyla NATO'nun denizlerin serbestçe kullanımına yönelik menfaatlerinde bir değişiklik olmayacaktır.

(b) Türk Boğazları'nın tamamlayıcısı bir ön yol olarak Ege Denizi de NATO için önem taşımaktadır. Ancak her ikisi de NATO üyesi olduğu halde, Ege'de egemenlik konusunda mücadele etmekte olan Türkiye ve Yunanistan arasındaki sorunlara mümkün olduğunca karışmamak, bununla beraber olası bir sıcak çatışmaya da izin vermemek, şeklinde özetlenebilecek genel bir "NATO'nun Ege Politikası"ndan söz etmek mümkündür. Bu genel politika zaman zaman yaptığı girişimler ile Yunanistan'ın lehine sonuçlar verecek şekilde tezahür etmektedir. Herşeye rağmen Ege'deki Türk-Yunan sorunları NATO'nun Ege'ye verdiği önemi azaltmamakta, ancak gölgelemektedir. Stratejik önemine istinaden Ege'de hakimiyetin sorunsuz olarak NATO üyesi

ülkelerde bulunması, gerginlik ve belirsizlik yerine barış ve sükunun hüküm sürmesi, NATO'nun Ege'deki en önemli menfaatidir.

ξ TÜRK BOĞAZLARI'NIN ÖNEMİ

Tarih boyunca, Türk Boğazları'nda geçerli olan hukuk kurallarında bir dizi değişiklikler olmuştur. Bundan başka bu bölge ile ilgili güç merkezlerinde de değişiklikler olmuş, Çarlık Rusya'sı yerini önce Sovyet Rusya'ya daha sonra Bağımsız Devletler Topluluğu'na bırakmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun yerini ise Türkiye almıştır. Fakat Boğazlar'ın coğrafi yapısına dayanan siyasi, ekonomik, stratejik önemlerinde herhangi bir değişiklik olmamıştır.

1. Türkiye İçin Önemi

Karadeniz, Ege, Akdeniz gibi üç denizde kıyısı olan bir yarımada üzerinde kurulmuş olan Türkiye'nin, bu denizler arasındaki deniz ulaştırması, Boğazlar yoluyla yapılmaktadır. Başka bir deyişle Boğazlar ; bu üç ayrı kıyı üzerinde üretilen her türlü ham, yarı mamul ve mamul maddelerini gerek barış ve gerekse savaş durumlarında ülkenin muhtelif bölgelerine sevk etmek için kullanılan zaruri bir deniz yoludur. Ayrıca İstanbul Bölgesi'nin Türkiye ithalat ve ihracatının, günümüzde %75'ini sağladığı göz önüne alındığında, Boğazlar Bölgesi sadece ekonomik açıdan bile Türkiye'nin kalbi olarak tanımlanabilir.

2. Boğazlar'ın Stratejik Önemi

Boğazlar, gerek doğal yapısı gerekse suni bağlantılarıyla Trakya ile Anadolu topraklarının irtibatını sağlar. Elden çıkması halinde vatan bütünlüğü parçalanmış olur. Ayrıca Marmara ve kuzey kıyıları, Trakya ve Anadolu'nun istilasını için stratejik giriş istikametleri ihtiva eder.

Diğer bir yönden Boğazlar Türk Deniz Kuvvetleri açısından da önemlidir. Türk Silahlı Kuvvetleri'nin kuvvet kaydırma ve güç aktarmasının deniz yoluyla kesintisiz olarak yapılabilmesi ülke bütünlüğünün korunması ve nihayet Deniz Kuvvetlerinin ihtiyaç duyulan hareket alanında sıklet merkezi teşkili ile kullanılabilmesi Türk Boğazları'nın kontrolünün Türkiye'nin elinde bulunması durumunda mümkün olabilir. Ayrıca boğaz kontrolünün elde bulundurulması ile Karadeniz ve Akdeniz'de iki ayrı deniz kuvveti bulundurma mecburiyeti ortadan kalkmış olur. Türkiye'nin henüz iki ayrı denizde arzu ettiği kadar kuvvet bulunduramayacağı göz önüne alındığında Boğazların elden çıkması, deniz kuvveti unsurlarının birbirini destekleyememesine ve kuvvetin bütün olarak kullanılamamasına neden olur.²⁶

Ayrıca Boğazlar'ın elde bulundurulması Türkiye'nin siyasi manevra alanının genişlemesine savunmaya elverişli coğrafi konumu nedeniyle daha az gayret ile korunma sağlanmasına ve Karadeniz Harekat Alanı'na NATO desteğinin ulaşmasına imkan tanır.

3. Boğazlar'ın Karadeniz'e Kıyısı Olan Devletler İçin Önemi

Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin birçoğunun deniz trafiğine en uygun, iklim şartları bakımından en elverişli limanları Karadeniz sahillerinde bulunmaktadır.

Karadeniz limanlarının söz konusu devletler için önemini arttıran diğer hususlar ise;

a. Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerdeki dahili su yollarının ve Hazar Denizi'nin Karadeniz'e açılmasıdır.

b. Bu ülkelerin üretim merkezlerini oluşturan bölgelerin (Donetz, Urallar, Ukrayna'nın Güneyi) dahili su yolları ve ulaşım hatları ile Karadeniz

²⁶ Erhan BAŞYURT, Ateş Yolu, Timaş Yayınları, İstanbul, 1998, s. 55

Limanları'na bağlanmasının nedeni, diğer sahillerdeki limanların yılın uzun bir döneminde buzlarla kaplı olmasıdır.

c. Karadeniz limanlarının ve deniz ulaştırmasının en önemli çıkış kapısının da Türk Boğazları olduğu göz önüne alındığında , Boğazlar'ın Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin adeta hayat damarı olduğu söylenebilir.

Boğazlar' ın Karadeniz'e kıyısı olan devletler için stratejik önemi ise şu şekilde özetlenebilir;

a. Boğazlar, Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin harp gücünün hassas bölgelerine mevcut teknoloji dolayısıyla denizden yapılacak taarruzlara karşı bir emniyet unsurudur.

b. Boğazlar, söz konusu devletlere sahip oldukları güçleri paralelinde yayılcı stratejilerini gerçekleştirebilmek maksadıyla diğer bölgelere kuvvet kaydırabilmeleri için gerekli geçitlerdir.

c. Karadeniz'e kıyısı olan devletler için barış ve savaş zamanında hayati önemi haiz deniz nakliyatının idamesi ancak Boğazlar yolu ile sağlanabilir.

d. Doğu ve Orta Avrupa ülkelerinin yanı sıra Rusya-Urallar bölgesi ile Kafkasya bölgesine yönelik Batı Avrupa ve diğer ülkelerin taarruzlarına askeri güç aktarılmasında en önemli yaklaşma istikametleri Kuzey Karadeniz kıyılarından başlamaktadır. Kuzey Karadeniz kıyıları Doğu ve Orta Avrupa'nın yumuşak karnıdır. Bu ülkeleri Karadeniz'e bağlayan ekonomik ulaştırma hatları aynı zamanda askeri güçlerin aktarılması ve kullanılması için de stratejik hatlar önemine sahiptir.

Sonuç olarak, Boğazlar Karadeniz'e kıyısı olan devletler için sadece güçleri paralelinde uygulayabilecekleri taarruzi gayelerine bir köprü teşkil etmekle kalmayıp aynı zamanda bir güvenlik meselesidir, hayat damarıdır. Türkiye için ise, şu andaki sınırları itibariyle adeta var olmanın vazgeçilmez bir şartıdır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TARİH BOYUNCA TÜRK BOĞAZLARI VE BOĞAZLAR'IN ÖNEMİ

ξ TÜRK EGEMENLİĞİ ÖNCESİNDE BOĞAZLAR

Türk Boğazları olarak adlandırılan Çanakkale ve İstanbul Boğazları'ndan, Çanakkale Boğazı'nın, kullanım açısından tarih öncesi çağlarda, İstanbul Boğazı'ndan daha fazla önem arz ettiği kaydedilmektedir. Nitekim Çanakkale Boğazı'nın, Anadolu Yakası'nda Hisarlık Tepesi'nde rastlanılan Truva Muhasarası'nın kalıntıları bu açıdan önemli bir delil teşkil etmektedir Yunanistan'da efsaneden tarihe geçiş olan Truva Savaşı'nın gerçek olarak yapıldığı, Karadeniz'e açılmak isteyen Yunanlılar ile Boğazlar ve kıyıları elinde bulunduran Truvalılar arasında gerçekleştiği bugün artık kesin olarak bilinmektedir. Truva savaşı, Boğazlar'ın hakimiyeti için dünyada girilmiş en eski savaş olma özelliğini taşımaktadır.

Çanakkale Boğazı, daha sonra Avrupa kıtasına geçmek isteyen Persler ile Atina ve Ispartalılar arasında, Med, Pelopolez savaşları sırasında egemenlik konusu olmuştur. Persler bölgeyi iki kez MÖ 514 ve 480 yıllarında ellerine geçirmişlerdir. Nitekim Pers kralı Serkes MÖ 480 yılında Yunanlılar'a karşı ordusunu göndermek için burada bir duba köprü kurmuş ve ordusuyla Trakya'ya geçmiştir. Ancak, yenilmiş ve geri kaçmıştır. MÖ 478 yılında Yunanlılar kontrolü yeniden ele geçirmiştir.

Bu olaydan 116 sene sonra, Makedonya Kralı Büyük İskender 30.000 piyade ve 5.000 süvariden oluşan başlıca kuvvetlerini, Pers saldırılarını önlemek için Çanakkale Boğazı üzerinden Anadolu yakasına geçirmiştir. İranlılar'la yaptığı savaşları kazanan Büyük İskender, Mısır'a kadar uzanan geniş bir coğrafyada imparatorluk kurmuştur. Onun ölümünden sonra mirasçıları arasında paylaşılan imparatorluğun Boğazları da içeren bölümü General Lisimaküs Propontid'e düşmüştür. Başkenti Gelibolu yakınlarında bulunan bu krallık, Boğazlar'a sahip olan ilk krallık olarak kabul edilmektedir.

Ancak, krallık dışarıdan gelen saldırılar ve iç entrikalar sebebiyle Lisimaküs'ün öldüğü MÖ 281 de küçük parçacıklara ayrılmıştır.

Bu küçük devletler güçlenen Roma İmparatorluğu tarafından birer birer ortadan kaldırılmıştır. Sadece güçlü bir donanma ile boğaz geçişlerini kontrol altında tutmayı başarabilen ve Romalılar'a karşı mücadelesini Tuna boylarına kadar yayan Pontus Devleti MÖ 63 yılına kadar bu mücadelesini sürdürmüştür. Bu da Boğazlar'ın kontrolünün tamamen Roma'nın eline geçişini geciktirmiştir.

Ancak Helenistik ve Roma devirlerinde her iki Boğaz da ikinci derecede bir rol oynamaktadır. Çünkü tarihi olayların ağırlık merkezi artık Akdeniz'in diğer bölgelerine geçmiş bulunuyordu. Bu durum Kaizer Konstantin'in eski Bizantiyon'u (İstanbul) Roma İmparatorluğu'nun başşehri, ki bu milattan sonra 395 yılından sonra da Doğu Roma'nın hükümet merkezi olmuştur, yapmasına kadar sürmüştür. Ancak artan önemi sebebiyle İstanbul yabancı devletlerin sürekli saldırılarına maruz kalmaya başlamıştır.

Doğu Roma 559 yılında Hunlar, daha sonra Avarlar ve Persler , 717 yılında Araplar ve 940 yılında da Ruslar'ın taarruzlarına maruz kaldı ise de, onlara başarı ile karşı koymuştur. 1204 yılında Cenevizliler'in yardımı ile Haçlı orduları başkent İstanbul'un egemenliğini ellerine geçirdilerse de, bu da uzun sürmemiş ve 1261 yılında yeniden Bizanslılar'ın hakimiyetine geçmiştir. Bizans, böylece Boğazlar bölgesinde kısa bir süre için kaybettiği hakimiyetini de yeniden tesis etmiştir. Boğazlar'daki bu Bizans hakimiyeti, 1453 yılında Doğu Roma'nın Osmanlı Devleti tarafından ortadan kaldırılmasına kadar devam etmiştir."²⁷

Ancak taarruzlar sebebi ile Bizans Devleti, kısa ve geçici bir kuvvetlenme dönemi hariç önemli derecede gücünü yitirmiştir. Bizans kralları sadece harp donanmalarına önem verdiklerinden bu dönemdeki Boğazlar bölgesindeki ticaret büyük oranda Venedik, Pisa ve Cenevizli denizciler tarafından yürütülmüştür.Boğazlar, orta çağlardaki zaman içinde Doğu Roma

²⁷ Numan ÖZDALGA, Türk Boğazları'nın Tarih İçindeki Önemi,Deniz Basımevi, İstanbul, 1965, s.11

İmparatorluğu devrinde Konstantinapolis'e yapılan tecavüzlerden başka Akdeniz'deki Venedik, Pisa, Ceneviz devletlerinin Doğu Roma ile ticaret yapmakta bir yarışa girmeleri sebebiyle kısmen önemini muhafaza etti. Doğu Roma bu devletlerle ticari ilişkilerde bulunduğu sıralarda; Venedik Devleti'ne daha geniş imtiyazlar tanımıştır. Ancak, Venedik'e tanınan bu imkan 1112 de Pisa'ya 1155 de Cenevizliler'e de tanınmıştır. Bu devletlere aynı ticari imtiyazın gösterilmesi Venediklileri zor durumda bırakmıştır. Bu sebepten 1198'de Papa III. İnoza'nın teşvik ve tahriki ile hazırlanan IV. Haçlı Seferi Venedikliler tarafından Konstantinapolis'e yöneltildi. Doğu Roma İmparatorluğu Sarayı'nda meydana gelen bu ayaklanma da Başkent'in Latinler'in eline geçmesi Venedikliler'e çok büyük menfaatler sağladı. Bundan sonra Venedikliler Karadeniz'de ve Azak Denizi'nde müstakil ve kendilerine özel bir ticaret pazarı kurdular.

XII.yy'ın ortalarında Doğu Roma Sarayı'ndaki yeni bir iktidar değişikliği Cenevizliler'in de Karadeniz'de Venedikliler gibi imtiyazlara sahip olmalarını sağlamıştır. Bu durum Boğazlar'da Türk egemenliğinin tam tesis edilmesine kadar sürmüştür.

§ BOĞAZLAR'DA TAM TÜRK EGEMENLİĞİNİN TESİS EDİLMESİ

Osmanlılar daha Orhan Bey zamanında Süleyman Paşa'nın Aydıncık mevkiinde "Cimbi Kalesini" (Tympe) (1357) ve hemen bir gece sonrasında da "Ayaşilünye Kalesini" zaptetmesi ile Rumeli tarafına ilk defa geçmişlerdir.

Osmanlı Devleti, Bizans topraklarında ilerleyip Marmara Denizi'ne açıldığı andan itibaren Karamürsel Amiral'in yaptırdığı küçük, hızlı, manevra kabiliyeti yüksek gemiler ile Marmara Denizi'nde Bizans gemilerine karşı koyup Bursa, İzmit ve diğer kıyı kent, kasaba ve kaleleri kuşattıklarında, merkezden gelmesi muhtemel taarruzları önlemişlerdir. Osmanlı Devleti bir kara devleti olarak fazla gelişemeyeceğini daha ilk günlerde fark etmiş ve deniz gücüne de sahip olmak için çaba harcamış, elde ettiği bu kuvveti en iyi şekilde kullanmıştır.

Denizci bir beylik olan Karasi Oğulları'nın da Osmanlı'ya ilhak edilmesinden sonra, Osmanlı'nın Rumeli'ye ayak bastığı sırada büyük çapta olmasa da deniz vasıtaları vardı.

Süleyman Bey'in Rumeli'de ilerlemesi devam etti ve Gelibolu tamamen Türklerin egemenliği altına girdi. İlk zamanlarda Bizans'ın Balkanlar'da Türkleri Gelibolu'dan atmak için ittifak arayışının boşa çıkması ve Türklerin artık Rumeli'ye yerleşmelerinin ardından Anadolu'dan Rumeli'ye Türk göçmenler nakledildi. Malkara, Bolayır ve Tekirdağ'ına kadar olan sahil bölgesine göçmenlerin yerleşmesiyle bu bölgelerin Türkleşmesi sağlandı.

Osmanlı Devleti, başlangıçta güçlü bir donanmasının olmaması sebebiyle Venedik ve Cenevizliler ile Bizans'ı aynı anda karşısına almamak için Boğazlar'ı kapatmak yönünde en ufak bir girişimde bulunmamıştır. Basiretli politikalarını, Venedikliler'in zaman zaman Çanakkale Boğazı'nı başka ülkelerin gemilerine kapatmalarına, hatta Osmanlı Ordusu'nun Anadolu'dan Trakya'ya geçişini önleme girişimlerine rağmen sürdürmüştür.

Osmanlılar 1356 yılında Çanakkale Boğazı'nın Avrupa tarafını ele geçirmişler ve Balkan Devletleri'yle savaşarak ilerlemelerini devam ettirmişlerdi. Bu suretle on asırlık Büyük Bizans İmparatorluğu'nun sınırı gündün güne daraldı. Bizans İmparatorluğu'nun bir süre daha yaşaması iki Türk Hükümdarı'nın birbirine düşmesi ile mümkün olabilmiştir. Gerçekten Orta Asya hakimi Aksak Timur'un Anadolu'ya gelmesi ve Yıldırım Beyazıt'la mücadeleye başlaması İstanbul'un fethini oldukça geri bırakmıştır.

Osmanlı İmparatorluğu Boğazlar'ın ekonomik, stratejik önemini çok önceden görmüş ve Boğazlar'ı ele geçirmeyi istemiştir. İlk önce Yıldırım Beyazıt İstanbul'u kuşattı, altı ay sonra Macar Kralı Sigizmund'un Avrupa'da ki Osmanlı topraklarına saldırması neticesinde İstanbul kuşatması kaldırıldı. 1393 yılında kuşatma tekrarlandı. Anadolu Hisarı (Güzel Hisar) bu sırada yaptırıldı. Bu defa da Orta Asya'da genişleyen imparatorluğunun başındaki Timur, Anadolu'ya girmiş bulunuyordu. Bazı tarihçiler Timur'un Anadolu seferinde Bizans'ın rolü olduğunu iddia ederler. Timur'un Anadolu seferi Bizans'a bir

süre nefes aldırttı. İstanbul bu zaman zarfında kuşatılmaktan kurtuldu. Osmanlı İmparatorluğu ise Fetret Devri'ne girdi.

Bundan sonraki İstanbul kuşatması II.Murat devrine rastlar (1422). II.Murat'ın kuşatması da Macar ve Ulak Kralı Yanko'nun saldırılarıyla yarım kalmıştır.

Fatih Sultan Mehmet İstanbul'a yapılan ve yarım kalan bu kuşatmaları tam bir değerlendirmeye tabi tutmuş, ayrıca Boğazlar'ın her yönden önemini kabul ettiğinden işgal için daha büyük bir planla ortaya çıkmayı uygun görmüştür.

Bu sıralarda Akdeniz ve Karadeniz'de oldukça hakim bir duruma geçen Venedikliler deniz ticaretini ellerinde bulundurmak istiyorlardı. Bundan başka Marmara Denizi'nde Osmanlı İmparatorluğu'nun asker nakline bile engel olmaya çalışıyorlardı. Fatih Sultan Mehmet Karadeniz'den Akdeniz'e yapılan nakliyatı durdurmak için İstanbul Boğazı'nın en dar yerinde Rumeli Hisarı'nı yaptırıp (1452), verdiği emir ile Boğazdan geçecek her geminin durdurulmasını ve belirli bir "Müruriye" (geçiş parası) alınmasını emretmiştir. Rumeli Hisarı'nın yaptırıldığı bu bölgeye de Boğazkesen adı verilmiştir.²⁸ Geçiş parası vermek istemeyen gemilerin top ateşi ile batırılacağı tüm devletlere bildirildi. Nitekim 26 Ekim 1452 günü bir Venedik gemisi verilen emre uymadığından, atılan bir gülle ile batırılmıştır. Böylece Boğazın en dar yerinde yapılan Rumeli Hisarı ile izin almadan her hangi bir yabancı geminin Boğazdan geçişine imkan bırakılmamıştır. Diğer yandan, dönemin en büyük ve güçlü denizci devleti olan Venedik'e ait bir geminin batırılması, yani izinsiz geçişin önlenmesi, Boğazlar statüsünde yeni bir dönemin, Boğazlar'da Türk egemenliğinin kurulmasının başlangıcı olmuştur. Bu suretle Rusya'dan yiyecek nakli durdurulmuştur. Fatih Sultan Mehmet'in Boğazlar'daki bu kontrolü Karadeniz'deki Venedik imtiyazına da son veriyordu. Ayrıca denizden de abluka mahiyetinde olan bu tedbir Bizans'ın dışarıdan her türlü yardım almasına engel oluyordu. İstanbul Boğazı'na ve Bizans'a karşı alınan bu dış

²⁸ BAŞYURT, a.g.e., s. 26

tedbirler bir yıl uygulandı. Bundan sonra zamanın en modern silahlarıyla donanmış ordusu tarafından karadan da İstanbul kuşatıldı.

Kısa zamanda etrafı Osmanlı İmparatorluğu ile çevrilmiş ve sadece politik entrikalarla yaşama imkanına sahip olan çürümüş bin yıllık Bizans İmparatorluğu, 29 Mayıs 1453 tarihinde İstanbul'un Türk Orduları tarafından, 54 günlük bir kuşatma savaşından sonra, zaptedilmesi ile ortadan kaldırıldı. Bundan sonra Karadeniz ve Akdeniz Boğazları'nda tahkimata gereği gibi önem verilmiş, o tarihlerde deniz tehlikesi daha çok Akdeniz'den gelecek endişesi ile, Çanakkale Boğazı'nda Kilitbahir-Çanakkale tahkimatı meydana getirilmiş, bir süre sonra da Boğazın batı ağızı Seddilbahir-Kumkale mevkilerinde ve daha sonra da Boğaz dışındaki Bozcaada, İmroz ve Limni adaları alınmak ve askerleştirilmek suretiyle bu Boğaz, o zamanın kuvvetli donanmasına sahip Akdeniz Devletleri'ne karşı tamamen kapatılmış ve Marmara Denizi emin bir deniz üssü haline getirilmiştir (1463).

Bundan sonra sıra Karadeniz emniyetine gelmiştir. Bulgaristan'ın Türk topraklarına katılması, Romanya'nın tabii devlet haline getirilmesi, Trabzon'un fethi, Kefe Kalesi'nin alınması ve Kırım Hanlığı'nın Osmanlı mandası altına alınması ile Karadeniz ve Azak Denizi de bir Türk iç denizi haline getirilmiş oldu (1475).²⁹

Her iki iç denize girip çıkma hak ve izni, milletlerarası hukuk ve usulleri bakımından, yalnız Türk Hükümeti'ne ait bulunuyordu. Bu devrede, Akdeniz'de de Türk Donanması'nın üstünlüğü sağlanmıştır.

1624 yılında küçük bir Kazak korsan kfilesi İstanbul Boğazı'ndan girmiş Yeniköy'ü yağma ederek kaçırmıştır.

1644 yılında, başlayan Girit Savaşları sırasında Venedikliler Çanakkale Boğazı'nı kuşatma altına aldılar, kısa bir süre sonra çekildiler. 1657 yılında; Venedikli Amiral Tomasro Moniko Akdeniz Boğazı'nı yine kuşattı. Bu defa Boğazı geçme girişiminde de bulundu. Kale topçularının şiddetli ateşi karşısında, Boğaz içinde bocaladılar. Topçu Kara Mehmet'in güllesi Amiral'in

²⁹ M.Sadık ATAĞ, Türkiye'nin Kapısı Boğaz, Kara Yayınları, Ankara, 1947, s.73

gemisini tam isabetle batırdı. Amiral de sular içinde boğuldu. Bu akın Venedikliler'in son akını olmuştur.

Ege Denizi'ndeki Çanakkale Boğaz'ına hakim adaların işgalinden sonra kuvvetli bir donanmaya sahip olan Osmanlı İmparatorluğu, Pontus Devleti'nin yenilgiye uğratılması ve Kırım Hanları'nın Osmanlı Devleti hakimiyetini kabul etmeleri ve bunu takiben Azak Kaleleri'nin İmparatorluğa ilhakı ile bütün Karadeniz sahilleriyle Boğazlar ve Marmara sahillerinin tamamının tek hakimi olmuştur. 1484 yılından itibaren Karadeniz bir "İç Deniz" haline geldi. Bundan sonra Boğazlar'a, Marmara Denizi'ne ve Karadeniz'e hiçbir yabancı devletin gemilerinin girmesine müsaade edilmedi.

Osmanlı İmparatorluğu, 1454 Kapitülasyon anlaşmasıyla Venedikliler'in, 1479 yılında da Cenevizliler'in 10.000 Duka altını karşılığında Karadeniz'de ticaret yapmalarını serbest hale getirdi.

Ceneviz ve Venedik Devletleri'ne tanınan bu ticaret hakkı 1484 yılında geri alındı. Bundan sonra Boğazlar'dan başka Karadeniz ve Marmara Denizi de ülkenin bir parçası sayıldı.

Osmanlı Devleti, 1484 yılından itibaren İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nı kapatmak suretiyle; bu sular bölgesine yabancı gemilerin girip-çıkmasını ve durmasını serbestçe düzenlemeye başlamıştır. Boğazlar'ın ve Karadeniz'in yabancı devletlerin ticari ve savaş gemilerine "kapalılığı ilkesi", temel ilke olarak Osmanlı Devleti dış siyasetinde, dolayısıyla devletlerarası siyasette fiilen ve hukuken yerini almıştır. Bu tarihten sonra da, günümüz Boğazlar statüsü de dahil, Osmanlı Devleti ile yabancı devletler arasında uluslararası platformda hep bu iki ilkenin kavgası verilmiştir. Osmanlı Devleti "Boğazlar'ın kapalılığı" ilkesini sürdürmeye, yabancılar ise "Boğazların açıklığı" ilkesinin kabul ettirilmesi veya ikisinin bir denge içinde uygulanmaya konulmasının mücadelesini vermişlerdir.

ξ BOĞAZLAR'DA TÜRK EGEMENLİĞİNİN İKİLİ ANLAŞMALARLA SÜRDÜRÜLMESİ

Osmanlı İmparatorluğu'nunun ısrarla uyguladığı "kapalılık ilkesinde" ilk yumuşamalar, XVI. ve onu izleyen yy.larda Avrupa devletleri ile barışın korunması ve ticarete ait yaptığı anlaşmalarda,onların gemilerine kendi sularında ticaret yapma hakkı vermesiyle ortaya çıkmıştır. Fransa, 1535 yılında İstanbul Sefiri La Foret aracılığıyla İmparatorluktan ilk imtiyaz alan devlet olmuştur.

Fransa'ya 1535'de tanınan bu ticaret imtiyazı sırasında Osmanlı İmparatorluğu en haşmetli devrinde idi. "Kanuni Sultan Süleyman, Fransa Kralı I.Fransuva'ya :“Sen ki Françe eyaletinin Kralı Françesko'sun” diye hitap edecek ve Sadrazam İbrahim Paşa, Fransa Kralı'nı kendi seviyesinde görecektir.”³⁰

Nitekim 1535 yılında Kanuni Sultan Süleyman'ın Fransa Kralı I.Fransuva'ya verdiği Türk limanlarında serbest ticaret yapma imtiyazları, 1578 yılında yenilenmiştir. Bunu 1579'da İngiltere, 1598 'de Hollanda ve 1616 yılında Cermen İmparatorluğu'nun aynı hakları elde etmesi takip etmiştir.

Bununla beraber, 1740 kapitülasyonlarında Fransa'ya verildiği gibi Avrupa devletleriyle sonradan yapılan anlaşmalarda yabancı ülke ticaret gemilerinin de Karadeniz'de serbestçe dolaşp ticaret yapabilecekleri açıkça belirtilmiş ise de, bu izin kağıt üzerinde kalmış ve hiçbir zaman fiilen gerçekleşmemiştir. Nitekim, bu anlaşmalara rağmen, Avrupa devletlerinin ticaret gemileri ancak İstanbul'a kadar gelebilmişler, bundan ileri gitmelerine ise asla izin verilmemiştir. Karadeniz'deki ticaret ise eskisi gibi yine yalnız Türk bayrağı taşıyan gemilere ait olmuştur.

³⁰ Prof. Nihat ERİM; Devletlerarası Hukuk ve Siyasi Tarih Metinleri; 1953, Ankara; s.6

Bu durumun değişmesinde, Osmanlı'nın gücünü kaybetmeye başlaması ve Karadeniz'e açılmayı hedefleyen Rusya'nın güçlenmeye başlaması rol oynamıştır.

Altınordu Devleti'nin yıkılmasından sonra büyük ve güçlü bir kara devleti haline gelen Rusya, bir dünya devleti olmanın yolunun denizlerden geçtiğini bildiği için beş denize doğru yönelmiştir: Akdeniz, Baltık, Atlantik, Hint ve Pasifik Deniz'i. Bunlar arasında ilk olarak, sıcak denizlere ve Avrupa'ya ulaşmak için Akdeniz'e açılan Karadeniz sahiline ulaşmayı başarmıştır.

Rusya'nın "Akdeniz Planı" olarak adlandırılan bu proje ile ayrıca Ortodoks Dünyası'nın manevi merkezine yani Ayasofya'ya ulaşmak da hedeflenmiştir. Bu duygu III. Ivan'ın son Bizans Kayzeri'nin kızı Sofi ile 1469 yılında evlenmesinden sonra güçlenmeye başlamıştır. Rusya bir bakıma kendini Bizans'ın varisi olarak görmüştür. Bu politikanın oluşmasında Bizans papazlarının misyonuyla Ortodoksluğu seçen Rusya'nın dünyadaki tek bağımsız Ortodoks Devleti olmasının da etkisi vardır. Nitekim, III. Ivan kendisine Roma İmparatorları'nın unvanı "Chesar" dan bozma "Tsar" yani Çar unvanını vermiştir. Yine bu sebeple İstanbul'a "Tsar'grad" (Çar şehri) ismi verilmiştir.³¹

Rusya, bu hedefine ulaşmada başlangıçta direkt taarruz etmeyi göze alamadığından, Hıristiyan Kazaklar'ın bir nevi gerilla taarruzları şeklinde, Karadeniz'deki Osmanlı limanlarına ve Azak'a olan taarruzlarını desteklemiştir. 1637 yılında Kazaklar savunması zayıf bir Karadeniz limanı olan Azak Kalesi'ni ele geçirdi ise de Osmanlı Devleti'nin diplomatik yollardan gerçekleştirdiği girişimleri ile kale geri alınmıştır. Rus destekli Kazak taarruzları 1656-1659 yıllarında tekrar etmiş ancak Kırım Hanı Giray Han komutasındaki birlikler her ikisini de püskürtmeyi başarmıştır. Rusya, 1683 yılında II. Viyana Bozgunu'nu müteakip Osmanlı İmparatorluğu'nun kuzey Karadeniz'deki limanlarına direkt taarruzlara cesaret etmeye başlamıştır. 1689 yılında tahta çıkan I. Petro, 1695 yılından itibaren Azak Kalesine taarruzlar düzenlemeye başlamıştır. Azak,

³¹ Nimet Kurat AKTES, "Türkiye ve Rusya 1798-1919", 1970, Ankara, s. 2-3

Osmanlı İmparatorluğu'nun Karadeniz'deki en uç noktasını oluşturduğu için savunma açısından bir nevi zayıf karnını teşkil etmekte idi.

Nitekim Rusya 1695 yılında taarruz ettiği Azak'ı alamayınca ertesi yıl daha güçlü olarak denizden ve karadan yeni bir taarruza girişmiş ve bu kale ile Özi Kalesi'ni elde etmeyi başarmıştır. Osmanlı Devleti ile 14 Temmuz 1700 yılındaki İstanbul Anlaşması ile Azak Kalesi'ni resmen ele geçirerek Karadeniz'e bir pencere açan Rusya, bunun arkasından da Venedik Cumhuriyeti'nden temin ettikleri gemi inşa uzmanlarıyla Woroneş tersanelerinde 9 kadirga, 14 gemi ve 40 çektirmeden oluşan güçlü bir filo yapmaya girişmiştir. Rusya, böylece Karadeniz'deki statüyü değiştirmeye başlamıştır. Ancak Osmanlı Devleti'nin "Karadeniz, Sultan'ın nezdinde, ecnebi bir nazardan haremde saklı bir bakire gibidir"³² cevabı ile karşı çıkması üzerine, yine Türk gemileri ile ticaret yapılmaya devam etmiştir. Hatta "Sultan, belki de herhangi bir yabancı erkeğin hareme girmesine müsaade edebilir ama Karadeniz'e yabancı devletlere ait gemilerin girmesine asla müsaade etmez" demek suretiyle Osmanlı İmparatorluğu'nun Karadeniz'e karşı olan tutumunu kesin olarak belirtmiştir.

I. Petro Karadeniz emellerini gerçekleştirebilmek için Azak ve Tanya limanlarında yeni gemiler yaptırmaya başladı. Ruslar'ın bu teşebbüslerini anlayan Osmanlı İmparatorluğu Ruslar'ı Azak'tan Karadeniz'e geçirtmemek için Kerç Boğazı'nda Yenikale'yi inşa ettirmiş ve diğer gerekli askeri tedbirleri almıştı. Ruslar'ın Azak'ta gemi inşa etmeleri Osmanlı İmparatorluğu'nun büyük protestolarına sebep oldu.

"Sultan II. Mustafa tarafından Ruslar'a gönderilmek üzere yazılan mektupta Karadeniz'in bir Türk iç gölü olduğu ve hatta hariçten yabancı bir kayığın girmesine izin verilmeyeceği belirtilmiş ancak bu mektup II. Mustafa'dan sonra tahta geçen III. Ahmet tarafından 1703 yılında Çar Petro'ya gönderilmiştir. 1704'de Çar Petro tarafından cevaplandırılan

³² Süleyman KOCABAŞ, Türkiye'nin Canı Boğazlar, 1994 İstanbul, s. 13-14

mektupta "Kale ve gemi inşasının iddia edildiği gibi iki devlet arasında barışa muhalif olmadığı" bildirilmiştir. Ancak bu cevap tatminkar değildi.³³

İki Devlet tarafından kabul edilen 1700 tarihli Barış Anlaşması'na Osmanlı İmparatorluğu itimat etmemeye başladı.

Baltacı Mehmet Paşa Rus Ordularını Prut Nehri yakınında kuşattı ve 1711 de imzalanan anlaşma ile İstanbul'da Rus elçisi bulundurması ve Ruslar'ın Azak Kalesi'ni Osmanlı İmparatorluğu'na teslim etmesi kabul edildi. Daha sonra Prut ve Edirne Anlaşmaları'yla Azak ve Tanya Kaleleri'nin Osmanlı İmparatorluğu'na verilmesi tescil edildi.

Rusya'nın Karadeniz'e inmek ve bu denizde serbestçe dolaşma iznini elde etmek için girişimleri devam etti. Çariçe Elizabet ve II. Katerina zamanında da teşebbüsler sonuçsuz kalarak Karadeniz ve hatta Azak denizi bir Türk İç Denizi olmaya devam ettiler.

Rusya bu tarihten sonra daha çok Baltık Denizi'ne yönelmeye başlamıştır. Nihayet, 1721 yılında İsveç ile yaptığı Nystad Barış Anlaşması ile hedefine yani Baltık Denizi'ne ulaşmıştır. Bundan sonra yeniden Karadeniz'e yönelen Rusya, 1736 yılında Azak Kalesi'ne taarruz etmiş ve kaleyi yeniden ele geçirmeyi başarmıştır. Rusya çeşitli diplomatik girişimler sonucu, Fransa aracılığı ile 1739 yılında Belgrad'da yapılan Belgrat Anlaşması ile Azak Kalesi'nin resmi olarak kendinde kalmasını sağlamıştır. Bununla birlikte Karadeniz'de savaş ve ticaret gemileri bulundurmamak ve tüm ticaretini Osmanlı gemileri ile yapmayı da kabul etmiştir. Bu anlaşma Rusya'nın Karadeniz'in bir Türk denizi olduğunu açık olarak kabul etmesi anlamına gelmekteydi. Bu anlaşma 1747 yılında Rus elçisi ile Osmanlı İmparatorluğu arasında yenilenmiştir. Ancak, bu da Rusya'nın Karadeniz'deki statüyü değiştirme girişimlerini sona erdirmemiştir.

³³ BAŞYURT, a.g.e., s. 30

1. 1774 Küçük Kaynarca Anlaşması ve Boğazlar Statüsü

Nitekim Rusya'nın Osmanlı İmparatorluğu'na yönelik politikaları 1762 yılında Çariçe II. Katerina'nın tahta çıkmasıyla daha da şiddetlenmiştir. Bu durum 1768 yılında Rusya'nın Lehistan'ın iç işlerine karışması ile iki ülke arasında savaşa dönüşmüş ve Osmanlı İmparatorluğu bu savaşta karada ve denizde ağır yenilgilere uğramıştır. Rus Ordusu, Balkanlar'da Tuna'yı geçerken Karadeniz'de de Kırım'ı eline geçirmeyi başarmıştır. Bu savaş 1774 yılında imzalanan Küçük Kaynarca Anlaşması³⁴ ile sona ermiştir.

Küçük Kaynarca Anlaşması ile Rusya Kırım'ı topraklarına katamamış ancak Anlaşmanın 11. maddesi ile ilk defa Karadeniz'de harp gemisi bulundurmak, kendi gemileri ile ticaret yapmak ve ticaret gemilerini Boğazlar'dan geçirme haklarını elde etmiştir.³⁵ Bu anlaşma ile Karadeniz bir Türk Gölü olmaktan uzaklaşarak, Rusya ve Türkiye arasında ortak deniz haline gelmiştir. Yine bu zamana kadar bir "Türk su yolu" olarak kabul edilen iki Boğazlar, bu özelliğini kaybetmiş ve ilk olarak Rus ticaret gemilerine açılmıştır.

Boğazlar konusunda ilk uluslararası ikili anlaşma olan Küçük Kaynarca ile Rusya'nın kopardığı tavizler, 1779 Aynalı Kavak Anlaşması³⁶ ile tekrarlanmış ve her iki anlaşma da onun bölgede gelecekteki girişimleri için önemli bir başlangıç teşkil etmiştir. Nitekim, Rusya 1784 yılında çeşitli entrikalarla Kırım'ı topraklarına katarak Karadeniz'e fiilen yerleşmiştir. Rusya, Osmanlı Devleti'nin yenik ayrıldığı 1787-1792 Osmanlı-Rus, Osmanlı-Avusturya Savaşı'ndan sonra imzalanan 1792 tarihli Yaş Anlaşması³⁷ ile, Kırım ve Karadeniz'deki varlığını daha da artırarak güçlendirmiştir.

Osmanlı Devleti bu savaşta ilk defa, bir Rus donanması ile karşı karşıya gelmiştir.

³⁴ Edmund Jan OSMANCZYK, Encyclopedia of the United Nations and International Agreements, 1990, New York, s. 876

³⁵ AKDES, a.g.e., s. 31

³⁶ Gürkan İHSAN, The Turkish Straits Regime in Historical Perspective, Turkish Straits New Problems New Solutions, 1995, İstanbul, s. 168

³⁷ Cemal TUKİN, Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Boğazlar Meselesi, 1947, İstanbul, s. 1

1792 Yaş Anlaşması'nda "kapalılık" ilkesi sürdürülmesine rağmen, Boğazlar için önemli bir dönüm noktasını teşkil etmiştir. Anlaşma ile Karadeniz'de yüzyıllardır tek başına hüküm süren Türk egemenliği sarsılmış ve Rusya yüzyılı aşkın bir süredir verdiği mücadelenin sonunda, anlaşmanın 11. maddesi ile Karadeniz'de ticaret yapma ve savaş gemileri bulundurma haklarını bir kez daha tescil ettirmiştir.

Ancak, Rusya'nın Yaş Anlaşması ile Kuzey Karadeniz'e hakim olduğunu gören İngiltere, Rusya'nın Balkanlar üzerinden güneye inerek, Boğazlar'ı hedef aldığını, Ege ve Akdeniz'e inmeyi hedeflediğini gördüğünden, bu tarihten itibaren Osmanlı Devleti'ne özellikle Boğazlar'ın korunması için destek vermeye başlamıştır. İngiltere'nin Osmanlı İmparatorluğu'na olan desteğinin arkasında, Rusya'nın Akdeniz'e inmesi halinde, Hindistan'a uzanan İngiliz sömürge yolunun kesintiye uğraması endişesi yatmaktadır.

Rusya'nın Karadeniz'de ticaret yapma ve ticaret gemilerini Boğazlar'dan geçirme haklarını 1774 yılında elde etmiş olmasına karşın, Boğazlar'ın savaş gemilerine "kapalılığı" ilkesinin açık bir şekilde delinmesi, Fransa'nın 1798 yılında Malta ve Mısır'ı işgal etmesiyle başlayan gelişmeler üzerine olmuştur. 1789 yılındaki Fransız İhtilali'ni müteakip toparlanan Fransa uluslararası güçler dengesini lehine değiştirmek ve üstünlüğü elde etmek için Napolyon BONAPARTE komutasında gönderdiği kuvvetlerle Malta ve Mısır'ı işgal etmiştir. Güçlü bir Fransa'nın Doğu Akdeniz'e yerleşmesini Akdeniz ve Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki amaç ve planlarına aykırı bulan İngiltere ve Rusya, Fransa'ya karşı savaş açarak Osmanlı İmparatorluğu'nun yanında yer almışlardır.

Rusya, Napolyon BONAPARTE'in Mısır'a çıkmasından hemen sonra Osmanlı Devleti'ne yardım teklifinde bulunmuş, arkasından bu konuda iki devlet arasında görüşmelere başlanmıştır. Görüşmelerin sürdüğü sırada 31 Ağustos 1798'de bir Rus Savaş Filosu "Tarihte ilk defa olarak"

Karadeniz'den İstanbul Boğazı'na girerek Büyükdere önlerinde demirlemiştir.³⁸ Rusya, bu hareketiyle, Doğu Akdeniz'de meydana gelen yeni gelişmelere müdahale etmeye; aynı zamanda kamuoyunun tepkisinden çekinen Osmanlı Devleti'ne yaptığı yardım önerisinin kabul edilmesi için baskıda bulunmaya kararlı olduğunu göstermiştir.

Bu gelişmeler üzerine Osmanlı Devleti ile Rusya arasında anlaşmalar yapılmış ve Rus gemileri Osmanlı gemileriyle birlikte, Rusya'nın özellikle üzerinde durduğu Mora ve Dalmaçya kıyılarını Fransızlar'dan kurtarmak göreviyle, 19 Eylül 1798'de Akdeniz'e gönderilmiştir. Bir süre sonra da, 23 Aralık 1798 tarihinde Osmanlı-Rus Savunma Anlaşması imzalanmıştır.³⁹

Yürürlük süresi sekiz yıl olan söz konusu Anlaşma'nın açık hükümlerine göre; iki devlet, birbirlerinin toprak bütünlüğünü karşılıklı olarak garanti edip, Fransa'ya karşı birlikte mücadele etmeye ve bunun için yardımlaşmaya karar verdiklerini açıklarken, gizli maddeleriyle de Boğazlar ve Karadeniz ile ilgili olarak özetle şunları kabul etmişlerdir: Savaş bittikten sonra Rus savaş gemileri Karadeniz'e dönecek fakat savaş süresince Rus gemilerinin Boğazlar'dan geçmesi, bundan sonra Boğazlar'dan geçmeğe hak iddia etmelerinin bahanesi olmayacaktı. Karadeniz, iki devlet arasında kapalı bir deniz olacak, bu denize girmek isteyen gemilere karşı birlikte karşı konulacaktı.

"Anlaşma ile Osmanlı Devleti bugüne kadar Avrupa ülkelerine karşı izlediği "yalnızlık" politikasını terk ederek, "ittifaklar" politikasına girerken, bu güne kadar bir iç deniz olarak kabul ettiği Karadeniz'de Rusya'nın varlığını hukuken ve resmen kabul etmiş oluyordu. Yine tarihte ilk olarak Rusya'ya dost sıfatıyla da olsa, Boğazlar'dan savaş filosu ile geçme hakkını tanımıştır. Bu husustaki izin her ne kadar geçici ve anlaşmaya bağlı bulunmakta ise de, Ruslar Osmanlı Devleti'nin zor durumda kalmasından ve güçsüzlüğünden yararlanarak, Boğazlar'dan geçebileceklerini anlamışlardır."⁴⁰

³⁸ AKDES, a.g.e. , s. 46

³⁹ AKDES, a.g.e. , s. 46

⁴⁰ ATAK , a.g.e. , s. 28

Böylece, 23 Aralık 1789 tarihli Osmanlı-Rus Anlaşması ile 1452 ve özellikle 1484 yılından beri süregelen ve Osmanlı Devleti'nin büyük önem verdiği savaş gemilerinin Çanakkale ve İstanbul Boğazları'na girmesi yasağına dair öteden beri asla değişmeyerek konulmuş olan "Usul-i kadim" yani "Boğazlar'ın kapalılığı ilkesi" ilk defa zedelenmiş, Boğazlar'dan geçiş yine ilk defa bir devletlerarası anlaşmada yer almış bununla da "Boğazlar Sorunu" tarih sahnesine çıkmış ve Boğazlar statüsüne yabancı devletlerin müdahaleleri dönemi başlamıştır.

Fransa'ya karşı kurulan Osmanlı-İngiliz-Rus ittifakı (II. Koalisyon Savaşı) başarıya ulaştınca, Fransa 1801 yılında Mısır'dan çekilmiştir. Osmanlı Devleti ve Fransa arasında 25 Haziran 1802 tarihinde Paris Barış Anlaşması imzalanmıştır. Her iki ülkenin birbirlerinin toprak bütünlüklerini tanıdıkları bu anlaşmanın bir diğer önemli yanı, Osmanlı İmparatorluğu'nun Fransa'ya Karadeniz'de ticaret yapma hakkını vermesidir.⁴¹

Fransa böylece savaştan yenik ayrılmasına rağmen, Karadeniz'de Rusya'dan sonra ticaret yapma hakkı elde eden ilk ülke olduğundan diğer Avrupa ülkelerine karşı bir nevi üstünlük sağlamıştır. İki ülke arasındaki bu işbirliği, 02 Aralık 1804'de Napolyon BONAPARTE'in İngiltere ve Rusya'yı zorlamak üzere Osmanlı İmparatorluğu'na yakınlaşmasıyla bir nevi ittifaka dönüşmüştür. Bu arada 1806 yılında Osmanlı İmparatorluğu, birazda Rusya ile savaşan Fransa'nın kışkırtmasıyla Rusya ile yeni bir savaşa girmiştir.

Ancak İngiltere Rusya'nın iki cephede savaşa sürüklenmesinden rahatsızlık duyarak, Osmanlı Hükümeti'nden savaştan çekilmesini istemiştir. Bu önerisi reddedilince de bir İngiliz savaş filosu 19 Şubat 1807 günü hiçbir karşılık görmeden Çanakkale Boğazı'ndan geçerek İstanbul önlerine gelip demirlemiştir. Bu şekilde, yine tarihte ilk kez olarak bir düşman savaş filosu Başkent önlerine gelerek kenti tehdit etmeye başlamıştır. İngiliz savaş gemileri, herhangi bir zarar vermeden 02 Mart 1807 günü kenti terk ederek,

⁴¹ Rifat UÇAROL, Siyasi Tarih 1789-1994, 1995, İstanbul, s. 90-92

Ege Denizi'ne geri dönmüştür.⁴² Türk Boğazları'nın tarihinde önemli bir gelişme olan bu olaydan hemen sonra Napolyon BONAPARTE Rusya'yı yenerek onunla 09 Temmuz 1807'de Tilsit Anlaşması'nı yapıp müttefik haline gelmiştir. Fransa, Rusya'yı İngiltere'den ayırıp yanına çekebilmek için kendisine güvenen Osmanlı İmparatorluğu'nu feda etmiştir. Ancak Fransa ile Rusya'nın ittifak yapması bu defa İngiltere'yi Osmanlı Devleti'ne yaklaştırmıştır.

2. 1809 Kale-i Sultaniye Anlaşması ve Boğazlar'ın Kapalılığı İlkesi

Fransa, Rusya ve İngiltere arasındaki rekabeti değerlendirmek isteyen Osmanlı Devleti, İngiltere'nin desteğini alarak Eflak ve Buğdan'ı vermeden Rusya ile bir anlaşma yapmaya yönelmiştir. İngiltere ise Osmanlı İmparatorluğu ile kurduğu bu ittifak ile "Doğu" çıkarlarını korumayı ve Avrupa'da oluşan aleyhindeki Fransız-Rus ittifakını dengelemeye çalışmıştır. İngiltere-Osmanlı İmparatorluğu dayanışması Fransa ile Rusya arasında 1808 yılında imzalanan ve Eflak ve Buğdan ile Finlandiya'yı Rusya'ya bırakan Erfurt Anlaşması ile daha da güçlenmiştir.⁴³

Bu gelişmelerin sonucu olarak Osmanlı Devleti ve İngiltere arasında 09 Ocak 1809 yılında Kale-i Sultaniye (Çanakkale) Anlaşması imzalanmıştır. Bu Anlaşma'nın Fransa ve Rusya'ya karşı Osmanlı Devleti'ne karşı yapacağı özel yardımları belirleyen maddeleri yanında İngiltere, Boğazlar'ın barış zamanında bütün ülkelerin savaş gemilerine kapalılığı ilkesini destekliyordu. İngiltere bu yolla Rus savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişlerini önleyerek 1798 Osmanlı-Rus Anlaşması'nı boşa çıkarmayı hedefliyordu.⁴⁴

Kale-i Sultaniye Anlaşması İngiltere'yi bazı yardımlar dışında Osmanlı Devleti'nin müttefiki yaparken Boğazlar statüsünde önemli bir değişikliği

⁴² Rifat UÇAROL, Değişmekte Olan Dünyada Türk Boğazlarının Önemi ve Geleceği, Yeni Dünya Düzeni ve Türkiye, 1992, İstanbul, s. 172

⁴³ UÇAROL, Siyasi Tarih....., s. 101

⁴⁴ AKDES, a.g.e., s. 50

beraberinde getirmiştir. Boğazlar'ın yabancı savaş gemilerine kapalılığı ilkesinin ilk defa devletlerarası bir anlaşmada yer almış olmasıdır. Böylece daha önce sadece Osmanlı Devleti ile Rusya arasında konu olan Boğazlar Sorunu, İngiltere'nin bu girişimi ile devletlerarası bir nitelik kazanmıştır. Boğazlar'ın kapalılığı ilkesini sadece anlaşmada imzası bulunan Osmanlı Devleti ve İngiltere kabul etmişti. Boğazlar konusunda artık resmen taraf olan İngiltere, bu tarihten itibaren kapalılık ilkesini diğer devletlere kabul ettirmek için çalışmaya başlamıştır.

İngiltere anlaşma ile Boğazlar'ın yabancı savaş gemilerine kapatılmasını bir Avrupa konusu ve sorunu haline getirmeyi hedeflemiştir. Böylece, bu anlaşma ile Boğazlar üzerinde İngiliz-Rus rekabeti ilk defa açıkça su yüzüne çıkmıştır. Bu gelişmeler "Boğazların Kapalılığı" ile "Boğazlardan Serbest Geçiş" ilkeleri arasında devletlerarası rekabetin yaşanmasına sebep olmuş ve dünyanın önde gelen devletlerinin dikkatlerini Boğazlar ve bölge üzerinde toplamıştır.⁴⁵

Osmanlı Devleti, kendisini 1809 Kale-i Sultaniye Anlaşması'nı imzalama sürecine sokan, 1806 yılında başlayan Rusya-Osmanlı İmparatorluğu savaşı, 1812 yılında imzalanan Bükreş Barış Anlaşması ile sona ermiştir.⁴⁶ Bu Anlaşma ile iki devlet arasında yapılan daha önceki anlaşmaların hepsinin yürürlükte olduğu kabul edilmiştir. Osmanlı Devleti, kendisini Balkanlar'daki Hıristiyanların hamisi olarak gören Rusya'nın Mora İsyanı'na desteğini kesmek için 1826 yılında Bükreş Barış Anlaşması'nı yenilemek adı altında Rusya ile yeniden masaya oturmuştur. Bükreş Barış Anlaşması Boğazlar konusunda açık hükümler içermemesine rağmen 1826 yılında imzalanan sekiz maddelik Akkerman Anlaşması'nın üç maddesi Boğazları ilgilendirmekteydi. Rusya bu anlaşma ile ticaret gemilerinin Karadeniz'e giriş-çıkışı ile ilgili hükümleri isteği doğrultusunda daha da genişletmiştir.⁴⁷

⁴⁵ UÇAROL, Siyasi Tarih..., s. 51

⁴⁶ AKDES, a.g.e., s. 51

⁴⁷ TUKİN, a.g.e., s. 130

Rusya ile imzalanan bu anlaşmalara rağmen, Boğazlar konusunda Osmanlı İmparatorluğu'nun "Eski İlke"sinde en önemli değişikliklerinden birisi 14 Eylül 1829'da yine Rusya ile imzalanan Edirne Anlaşması ile gerçekleştirilmiştir. İngiltere ve Rusya kendi destekleri ile başlayıp gelişen Yunan İsyanı(1821-1830) sırasında, yanlarına Fransa'yı da alıp, 20 Ekim 1827 tarihinde Navarin'deki Osmanlı Donanması'nı ani bir baskınla yaktılar. Arkasından da Rusya 1828 yılında Osmanlı Devleti'ne savaş açarak onu yenmiş ve bunun sonucunda iki devlet arasında 14 Eylül 1829'da Edirne Anlaşması imzalanmıştır. Rusya bu anlaşma ile daha önce İngiltere ve Fransa ile vardıkları karara göre bağımsız Yunanistan Devleti'nin kurulmasını ayrıca anlaşmanın yedinci maddesi ile Rus ticaret gemilerinin Boğazlar'dan serbest geçiş hakkını bir defa daha onaylattığı gibi, bu haktan ve Karadeniz'deki ticaretten Osmanlı Devleti ile savaş halinde olmayan bütün devletlerin gemilerinin yararlanabileceğini de Osmanlı Devleti'ne kabul ettirmiştir.⁴⁸

1829 yılında Edirne Anlaşması'yla ortaya çıkan bu yeni gelişmelere göre, Boğazlar'ın savaş gemilerine kapalılığı ilkesi yürürlükte kalmakla beraber ticaret gemilerine kapalılığı ile ilgili "Eski İlke" değişerek yerine "Boğazlar'ın bütün devletlerin ticaret gemilerine açıklığı" ilkesi getirilmiştir. Bu da Boğazlar Sorunu'nu daha daha geniş bir devletlerarası boyuta ulaştırmıştır. 1829 yılına kadar bazı devletler Osmanlı İmparatorluğu'ndan ikili anlaşmalarla veya kapitülasyonlardan yararlanarak ve ancak kendi gemilerini Boğazlar'dan geçirme iznini alabilmişlerdi.

Halbuki bundan böyle, bütün devletlerin ticaret gemilerinin Boğazlar'dan geçmesine izin vermek, Osmanlı İmparatorluğu için bir yükümlülük haline gelmiştir. Böylece Boğazlar'ın "kapalılığı ilkesinden", "açıklığı ilkesine" geçişte yeni bir aşamaya Boğazlar'dan geçiş statüsünde Avrupa devletleri arasında bir uyuşma dönemine girilmiştir. Bu durum Osmanlı İmparatorluğu'nun Boğazlar üzerindeki egemenliğini ve genel olarak dış siyasetinde hareket kabiliyetini biraz daha kısaltmıştır.

⁴⁸ Necdet KURDAKUL, Osmanlı Devleti'nde Ticaret Anlaşmaları ve Kapitülasyonlar, 1981, İstanbul, s.198

3. 1833 Hünkar İskelesi Anlaşması ve Boğazlar Statüsündeki Yeri

Boğazlar ile aynı zamanda Karadeniz'in statüsünde meydana gelen değişimler Edirne Anlaşmasıyla sağlandığından Rusya'ya bir bakımdan Boğazlar üzerinde garantörlük gibi bir üstünlük sağlamıştır. Onun bu üstünlüğü, Osmanlı İmparatorluğu'nun bir iç olayında, Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa İsyanı sırasında daha da güçlenmiştir. Mehmet Ali Paşa,1831 yılında isyan ederek Suriye'yi işgal etmiş bunun arkasından Paşa'nın kuvvetleri Beylan'da ve Konya'da devletin ordularını yenerek Kütahya'ya kadar gelip İstanbul'u tehdit etmeye başlamıştır.

Bu durum üzerine Rusya, Osmanlı İmparatorluğu'na yardım önerisinde bulunmuştur. Daha bu önerinin şekli üzerinde tartışmalar yapılırken bir savaş filosu 20 Şubat 1863 tarihinde İstanbul Boğazı'na girerek Büyükdere önlerinde demirlemiştir. Bu oldu bitti Osmanlı Hükümeti ile birlikte diğer Avrupa devletlerini endişeye düşürmüştür. Bunun arkasından II. Mahmut'un isteğiyle 12.000 civarında Rus askeri İstanbul Boğazı'nın Anadolu yakasına çıkıp yerleşmiş, bu durum Avrupa'da doğan endişeyi daha da çoğaltarak onları harekete geçirmiştir.⁴⁹

Bu gelişmeler üzerine İngiltere ve Fransa Rusya'yı, İstanbul Boğazı'ndan çıkarmanın yollarını aramaya başladılar. Bunun yolu da önce Mısır Valisi Kavalalı Mehmet Ali Paşa'nın Anadolu'yu boşaltmasını sağlamaktan geçmekteydi. Bu amaçla iki devlet, Mehmet Ali Paşa üzerinde baskı kurarak Padişah ile Paşa arasında 1833 Kütahya Anlaşması'nın yapılmasını sağlamışlar ve Vali'nin kuvvetlerini Toros Dağı'nın güneyine çekmesini gerçekleştirmişlerdir.⁵⁰ Ancak II. Mahmut, bu duruma rağmen ilerisini güven altına almak üzere İngiltere ve Fransa'ya güvenmediğinden Rusya'nın desteğinin sürmesini istiyordu. Rusya Boğazlar ve genel olarak Osmanlı

⁴⁹ AKDES, a.g.e., s. 60-61

⁵⁰ UÇAROL, Değişmekte Olan, s. 175

Devleti üzerinde elde ettiği üstün durumun devamını sağlayacak bir formülün peşindeydi. Bu amaçla Mehmet Ali Paşa kuvvetlerinin Anadolu'yu boşaltmasına rağmen İstanbul Boğazı'ndaki deniz ve kara kuvvetlerini çekmemekte ve Osmanlı Hükümeti'ne baskı yapmaktaydı.⁵¹

Sonuçta, Osmanlı Devleti ile Rusya arasında 08 Temmuz 1833'te Hünkar İskelesi Anlaşması imzalanmıştır. Bundan iki gün sonra da, Avrupa devletlerinin baskıları sonucunda Rus filosu ve askerleri İstanbul Boğazı'ndan ayrılarak ülkelerine dönmüşlerdir. Altı açık ve bir gizli maddeden oluşan ve sekiz yıl süreli olan bu anlaşma, iki devlet arasında bir tehlike halinde birbirlerine karşılıklı olarak kara ve deniz kuvvetleriyle yardım yapmayı esas alan bir savunma sözleşmesi niteliğini taşımaktaydı. Ancak gizli maddesi ile, askeri yardımı sadece Rusya üstlenmiş buna karşı Osmanlı İmparatorluğu da Rusya'nın istemediği savaş gemilerini Boğazlar'dan geçirmemeyi kabul etmiştir.⁵²

Böylece Hünkar İskelesi Anlaşması ile Osmanlı Devleti Rus yardımını sağlamış, Rusya ise Çanakkale Boğazı'nın kapatılması koşulunu kabul ettirerek kendisine Akdeniz'den gelecek tehlikeleri önlemiş, bu suretle de güneyini güvenlik altına almış, aynı zamanda da yardım bahanesiyle kendi savaş gemilerini Boğazlar'dan geçirme hakkına kavuşmuştur.

§ BOĞAZLAR'DA TÜRK EGEMENLİĞİNİN ÇOK TARAFLI ANLAŞMALARLA SÜRDÜRÜLMESİ

Rusya'nın Hünkar İskelesi Anlaşması ile Boğazlar'da en üstün nüfuza sahip ülke haline gelmesi, başta İngiltere olmak üzere diğer büyük devletlerin de Boğazlar'ın statüsü ile ilgilenmelerine sebep olmuştur.

İngiltere bu durumu 1809 Kale-i Sultaniye Anlaşması'nın ihlali olarak ta kabul etmiştir. Rusya'nın bu konumunu değiştirme fırsatını Büyük Devletlere,

⁵¹ BAŞYURT, a.g.e., s. 39

⁵² İsmail Hakkı DANİŞMEND, Osmanlı Tarihi Kronolojisi, Cilt IV, 1972, İstanbul, s. 119

1841 Londra Konferansı vermiştir. Boğazlar'ı Londra Konferansı'na taşıyan süreç, Hünkar İskelesi Anlaşması'na da sebep olan Mehmet Ali Paşa İsyanı olmuştur.

1. 1841 Londra Anlaşması ve Yeni Boğazlar Statüsü

1833 yılında büyük devletlerin baskısıyla imzalanan Kütahya Anlaşması'ndan ne Osmanlı Devleti ne de onun Valisi Kavalalı Mehmet Ali Paşa memnun kalmışlardı. Bundan dolayı Devlet ile Valisi arasında 1839 yılında Nizip Savaşı patlak vermiştir. Osmanlı Hükümeti bu savaşta yenilmiş arkasından da donanması Kaptan-ı Derya Ahmet Feyzi Paşa tarafından Mısır'a götürülerek Mehmet Ali Paşa'ya teslim edilmiştir. Böylece deyim yerindeyse Osmanlı Devleti bir defa daha ordusuz ve donanmasız kalmıştır.

Osmanlı Devleti'nin içine düştüğü bu tehlikeli ve zor durum, Rusya'ya 1833 Hünkar İskelesi Anlaşması'na göre Osmanlı Devleti'ni korumak bahanesi ile yeniden Boğazlar'a yerleşme yolunun açılması anlamına gelmekteydi. Bu durum Avrupa Devletleri'nin çıkarlarına aykırı olduğundan onları aktif olarak harekete geçirmiştir. Rusya'nın Boğazlar'a yerleşmesini önlemek için 1840 yılında İngiltere'nin öncülüğünde büyük Avrupa Devletleri Mısır'da yeni bir statünün kurulmasını Osmanlı Devleti'ne ve Valisi'ne kabul ettirerek Mısır Sorunu'na çözüm buldular.

Büyük devletler Mısır Sorunu'nu çıkarları doğrultusunda çözümledikten sonra bu defa Boğazlar statüsüne yeni bir şekil vermek üzere çalışmalara başladılar. Çünkü 1833 tarihli Hünkar İskelesi Anlaşması sekiz yıllık bir süre için yapılmıştı ve bu süre dolmak üzereydi. Bu Anlaşma baştan itibaren Fransa ve özellikle İngiltere tarafından Akdeniz'deki ekonomik ve siyasi çıkarlarından dolayı endişe ile karşılanmıştı. Bu bakımdan iki devlet adı anılan Anlaşmayla Boğazlar'da söz hakkı ve üstünlük kazanmış olan Rusya'ya karşı Boğazlar'ın kapalılığı ilkesini devletlerarası bir statüye bağlamak istiyorlardı. Denizle yakın ilgisi bulunmamakla beraber Avusturya'da Rusya'nın Balkanlar'da yayılmasına karşı olduğundan ve Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünden yana bir

siyaset izlediğinden dolayı Fransa ve İngiltere'nin yanında yer almıştı.⁵³ Rusya ise iki yıl sonra süresi dolacak Anlaşma'daki haklarını bir daha elde edemeyeceğini biliyordu. Bununla beraber bu güne kadar ilk kez Türk Boğazları'nın kendisi dışındaki Avrupa ülkelerinin savaş gemilerine kapalılığı bir Anlaşmada yer alacaktı. Rusya "Doğu" ya ait bir meselenin Avrupa devletlerinin bir araya gelerek çözmelerini önlemek ve böyle bir kapı açmamak için yeni konferansa katılmayı kabul etti.⁵⁴

Sonuçta dört devlet yanlarına Rusya'yı da alarak Boğazlar sorununun Londra'da toplanacak bir konferansta çözümlenmesini kararlaştırdılar. Amaçları Boğazlar'dan geçiş statüsünü Osmanlı Devleti ile Rusya arasında bir sorun olmaktan çıkartıp Avrupa Büyük Devletleri'nin garantisi altında yeniden şekillendirmektir. Bu kararlar birlikte Boğazlar, Avrupa siyasi konusu ve sorunu haline getirilmiş oldu. İngiltere, Fransa, Rusya, Avusturya, Prusya, ve Osmanlı Devletinin katılımıyla Londra'da bir konferans toplandı ve 13 Temmuz 1841'de bu devletler arasında Londra Boğazlar Anlaşması imzalandı. Aslı dört madde olan bu Anlaşma'nın birinci maddesine göre:

"Osmanlı Devleti barış halinde bulunduğu sürece eskiden olduğu gibi hiçbir yabancı savaş gemisini Boğazlar'dan geçirtmemeyi kabul ediyordu. İngiltere, Fransa, Rusya, Avusturya ve Prusya Devletleri de bu kurala uyacaklarını taahhüt ediyorlardı"

Anlaşma ile Boğazlar'ın yabancı savaş gemilerine kapalılığı ilkesi, imzacı devletler tarafından kesin olarak kabul edilmiştir. Bunun uygulanması eskiden olduğu gibi Osmanlı Devleti'ne bırakılmıştır. Gerçekte ise bu gösterişten ibaret olup Devletin Boğazlar üstündeki egemenliği sınırlandırılmıştır. Çünkü İstanbul Hükümeti'nden Boğazlar'ı istediği devlete istediği zaman açıp kapama yetkisi alınmıştır.⁵⁵

İstanbul Hükümeti'nin elindeki tek yetki savaş zamanı ile ilgili idi. Osmanlı Hükümdarı harp halinde iken istediği dost ve müttefik devletlerin

⁵³ UÇAROL, Siyasi Tarih..., s. 177

⁵⁴ TUKİN, a.g.e., s. 215

⁵⁵ UÇAROL, Siyasi Tarih..., s. 177-178

savaş gemilerine Boğazlar'ı açabilecekti. Boğazlar'ın güvenliğini uluslararası garanti altına alan Osmanlı İmparatorluğu için bu madde önemli bir kazançtı. Osmanlı Devleti bu hakkını 1854 yılında Kırım Savaşı'nda Ruslar'a karşı kendisine destek olmak için gelen İngiliz, Fransız ve Sardunya savaş gemilerine 1841 Anlaşması'na dayanarak Boğazlar'ı açarak kullanmıştır.⁵⁶

Boğazlar konusundaki uluslararası ilk çok taraflı anlaşma olan 1841 Londra Anlaşması ile Türk Boğazları'ndan geçiş ilk defa devletlerarası bir statüye bağlanmış oldu. Boğazlar yabancı savaş gemilerine kapalı, yabancı ticaret gemilerininin geçişine açık olacaktı. Anlaşma, Boğazlar'da kurulan yeni statünün uygulanmasında Anlaşma'da imzası bulunan altı devlet arasında ortaklaşa bir yükümlülük meydana getirmiştir. Bu yükümlülük sadece Osmanlı Devleti'ne karşılık olmayıp aynı zamanda birbirlerine de karşıydı. Bu suretle büyük devletler arasında kurulan Boğazlar statüsünün korunması konusunda bir denge ve birbirini kollama esas kabul edilmiştir.

Kurulan yeni statü ile Rusya, Boğazlar'dan daha geniş anlamıyla "güneye inme" emellerinden vazgeçtiğini dolaylı olarak kabul etmiş buna karşılık da kendisine Akdeniz'den gelebilecek tehlikeleri önlemiştir. İngiltere ve Fransa ise Rusya'yı Karadeniz'e kapatmakla Ortadoğu'da ki çıkarlarını tehdit eden büyük bir tehlikeyi belli bir sınırdan tutmayı başarmışlardır. Böylece Akdeniz'in hakimiyeti eskiden olduğu gibi yine Fransa ve İngiltere'nin olmuştur.⁵⁷

İngiltere 1809 yılındaki Anlaşma ile tek başına üstlendiği "Boğazlar'ın kapalılığı"ni sağlamak teminatını 1841 Anlaşması'yla çok taraflı bir teminat altına alıyordu. Avusturya ise Rusya'nın Balkanlar'a inmesini belirli ölçüde sınırlamakla kazanç sağlamış oluyordu.

1841 yılında kurulan Boğazlar statüsü bu tarihten itibaren Avrupa Devletler Hukuku'nun bir prensibi haline gelmiştir. Kendisini "Karadeniz'e hapsedilmiş olarak kabul eden" Rusya daha ilk anlardan başlayarak kendi savaş gemilerininin Boğazlar'dan serbestçe geçmesini ve diğer yabancı gemilere ise kapalı kalmasını esas alacak şekilde değiştirilmesi için fırsatlar yaratma

⁵⁶ UÇAROL, a.g.e., s. 187

⁵⁷ UÇAROL, a.g.e., s. 187-188

çalışmalarına girişmiştir. Rusya'nın bu tavrına karşı başta İngiltere ve Fransa olmak üzere diğer devletler statünün korunmasına ağırlık verdiler.⁵⁸

2. 1856 Paris Anlaşması ve Boğazlar'da Uluslararası Statünün Onanması

Rusya Avrupa Devletleri'nin içine düştükleri buhrandan ve zayıf durumundan yararlanarak "Hasta Adam" olarak gördüğü Osmanlı Devleti üzerinden "Güneye inme" siyasetini gerçekleştirmek üzere 1853 yılında harekete geçmiş ve "Kırım Savaşı" olarak adlandırılan Osmanlı-Rus Savaşı başlamıştır. Kendilerinin Akdeniz ve Hint Yolu'ndaki çıkarlarını tehdit altında gören Fransa ve İngiltere 1841 Londra Anlaşması'na dayanarak 1854 yılında Osmanlı Devleti'ne destek kararını aldılar. Bu iki ülkenin donanmalarına Yeni Sardunya Krallığı da 15.000 kişilik bir orduyla destek olmuştur. Savaşa girmediği halde Avusturya ve Prusya da bu ülkelere diplomatik destek vermişlerdir.⁵⁹ İngiltere ve Fransa, Rusya'yı Boğazlar ve Karadeniz üzerinde etkisiz hale getirmek için Osmanlı Devleti'nin yanında girdikleri savaştan, 1855 yılında Çar I. Nikola'nın ölümünü müteakip 1856 yılı sonunda imzalanan Paris Barış Anlaşması'yla galip ayrıldılar. Paris Kongresi'nde eski statünün yanı sıra meydana getirilen en önemli değişiklik savaştan yenik ayrılan Rusya'ya sadece Boğazlar'da 1841 statüsünün geçerliliği kabul ettirilmekle kalınmıyor, aynı zamanda Karadeniz'in tarafsızlaştırılması da imzalatılıyordu.

Karadeniz'in tarafsızlaştırılmasıyla Rusya'nın emellerine yeni bir set çekilirken, uluslararası hukuka da yeni bir uygulama kazandırılıyordu. Anlaşma ile Rusya, Karadeniz'deki silahlarını terk ederken Osmanlı devleti Boğazlar ve Marmara Denizi'ndeki silahlarını koruyordu. Avrupa Devletleri ise Akdeniz'de donanma bulunduruyordu. Boğazlar'ın kapalılığının sadece barış halinde geçerli olduğu göz önüne alındığında Rusya kendisini Karadeniz'den gelebilecek taarruzlara karşı savunmasız bırakılmış hissediyordu. Anlaşma ile

⁵⁸ UÇAROL, Değişmekte Olan..., s. 17

⁵⁹ TUKİN, a.g.e., s. 248

Rusya'nın doğudan Tuna'ya inmesi engellenmeye çalışılmış ve Tuna'nın da tüm ulusların ticaret gemilerine açıklığı kabul edilmiştir. Bunu sağlamak için de Uluslararası Tuna Komisyonu adı altında bir komisyon kurulmuştur.⁶⁰

Rusya, kendisini memnun etmekten çok uzak ve sadece bir yenilginin mahsulü olan Paris Anlaşması'nı değiştirmek için fırsat kollamaya başlamıştır. Nitekim on beş yıl aradan sonra 1870 Fransız-Alman Savaşı'ndan Fransızlar'ın yenik çıkması üzerine Avrupa'nın durumundan yararlanarak 1856 Paris Anlaşması'nı kendi lehinde değiştirmeyi başarmıştır. 13 Mart 1871 tarihli Londra Anlaşması'yla Karadeniz'in tarafsızlaştırılmasına son verilirken 1841 Londra Anlaşması'nın geçerliliği yeniden kabul edilmiştir.

3. 1878 Ayastafanos ve Berlin Anlaşmaları'nda Boğazlar

Rusya, Londra Anlaşması ile edindiği kazanımlarla da yetinmeyerek Balkanlar'daki isyanlardan faydalanmak amacıyla 1877 yılında Osmanlı İmparatorluğu'na yeni bir savaş açmıştır. 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Osmanlı Devleti'nin büyük yenilgiye uğramasından sonra iki devlet arasında 03 Mart 1878'de Ayastafanos Anlaşması imzalanmıştır. Bu Anlaşma Boğazlar konusunda 1841 Londra Anlaşması'nın hükümlerini yeniden teyit etmiştir.⁶¹ Ancak yirmi dokuz maddelik Anlaşma'nın Rusya'ya sağlamış olduğu üstünlük Avrupalı Devletler'in de memnuniyetsizliğine sebep olmuştur. Rusya'nın "Doğu" meselesini bu şekilde tek başına halletmeye kalkışmasını önlemek için özellikle İngiltere ve Avusturya ciddi hazırlıklar yapmaya başlamış, Almanya da Rusya'ya destek vermeyerek bu ülkelerin yanında yer almıştır.

Ayastafanos Anlaşması Avrupalı Devletlerin de katılımıyla 13 Temmuz 1878 Berlin Anlaşması'yla yeniden gözden geçirilmiştir. Altmış dört maddelik Berlin Anlaşması'na başta İngiltere olmak üzere Avrupalı devletler 1841

⁶⁰ Standford J Shaw ve Ezel Kural Shaw, Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye, II. Cilt, 1994, İstanbul, s. 180

⁶¹ AKDES, a.g.e., s. 85

Londra Anlaşması'nın esaslarını maddeler halinde koydurarak Boğazlar'da uygulanan statünün devam edeceğini Rusya'ya benimsetmişlerdir. Osmanlı İmparatorluğu lehine görülen Berlin Konferansı İngiltere ve Avusturya gibi Osmanlı İmparatorluğu'nun bütünlüğünü savunan iki Avrupa Devleti'nin politikalarını değiştirdikleri bir konferans olmuştur. Konferans Osmanlı Devleti tarihinde bir dönüm noktası teşkil etmiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nun bütünlüğünü savunan politikasını değiştiren İngiltere, 1878 de Kıbrıs'ı, 1882'de de Mısır'ı işgal etmiştir.⁶² Berlin'de bir araya gelen Altı Avrupa devleti aslında Osmanlı İmparatorluğu'nu paylaşma masasına yatırmışlardır.

ξ 1918 YILINA KADAR BOĞAZLAR STATÜSÜ

Rusya, Berlin Anlaşması'yla başlayan Osmanlı İmparatorluğu'nu paylaşma sürecinde, hakkına Boğazlar'ın düşmesi için yoğun bir çalışma içine girmiştir. Bu amaçla 1907'de Rusya, Almanya'nın daha geniş anlamda İttifak Devletleri'nin dünyada yarattığı tehdit ve tehlike karşısında İngiltere ile bir ittifak Anlaşması imzalamış ve Boğazlar konusunda en büyük ve daimi rakibiyle müttefik haline gelmiştir. Bunun arkasından, Osmanlı Devleti'nin 1908 yılında İkinci Meşrutiyet'i ilan ettiğinde içinde bulunduğu sorunlardan da yararlanarak 1908 yılında Avusturya-Macaristan İmparatorluğu ile bu devletin ilhak etmek istediği Bosna-Hersek'e karşılık Boğazlar'ın Rus savaş gemilerine açılmasını prensip olarak kabul eden bir anlaşma imzalamıştır. Bundan bir yıl sonra da 1909'da İtalya'ya, onun göz diktiği Trablusgarp ve Bingazi'yi almasına karşılık kendisinin Boğazlar üzerindeki çıkar ve isteklerini tanıtmıştır.

⁶² Oral SANDER, Siyasi Tarih İlkçağlardan-1918'e, 1989, Ankara, s. 220

Rusya bunlarla da yetinmemiş Bulgaristan, Yunanistan, Sırbistan ile Karadağ Devletleri arasında Balkan Birliği'nin kurulmasını sağlamış ve bunların Osmanlı Devleti'ne taarruzuyla, 1912 yılında Balkan Savaşı'nın çıkmasında önemli rol oynamıştır. Böylece, Osmanlı Devleti'ni bir kışağ içine alıp zor duruma düşürerek Boğazlar statüsünde istediğı değişikliği gerçekleştirmek çabalarını sürdürmüştür. Rusya bütün bu devletlerarası çabalarına ve son olarak Osmanlı Devleti'nin Balkan Savaşı'nda (1912-1913) uğradığı büyük yenilgiye karşın, İngiltere'yi daima karşısında bulduğundan, 1841 Londra Boğazlar Statüsü'nü lehine çevirmeyi başaramamıştır. İngiltere, Rusya'ya verdiğı cevapla, Boğazlar'ın savaş gemilerine açılmasının, Almanya'nın deniz politikasını ve Almanya ile kendi arasındaki ilişkileri etkileyebileceğini belirtmiştir.⁶³

Türk Boğazları'nın statüsündeki değişikliğin önünü açacak en önemli gelişme, 11 Ağustos 1914 tarihinde Goeben ve Breslau isimli iki Alman savaş gemisinin Türkiye'ye sığınmak üzere Çanakkale Boğazı'ndan geçmesiyle yaşandı. İki savaş gemisinin Boğazlar'dan geçişi, 1841 yılında imzalanan Boğazlar'ın kapalılığı ilkesine ters düştüğü için, Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'ndaki tarafsızlığını da tehlikeli duruma sokmuş, Osmanlı Devleti her iki gemiyi satın aldığı ilan ederek, bunlara Yavuz ve Midilli ismini vermiştir. Böylece uluslararası tepkileri hafifletmeyi hedeflemiştir. Alman subayların kontrolündeki bu iki geminin de katıldığı Karadeniz'deki manevralarda, Rus donanmasıyla çatışma vuku bulunca durum değişmiştir. Bu iki gemi daha sonra Rusya'nın Sivastopol limanını da bombalamışlardır. Bu olaydan sonra Osmanlı İmparatorluğu'nun uzlaşma teklifleri Rusya tarafından reddedilmiş ve Osmanlı İmparatorluğu bu oldu bitti ile bilfiil savaşa girmiştir.

"Rusya bu savaşta Türk Boğazları'nı elinde tutmak istemiştir. Bu konuda hazırladığı planlarda, Almanya ve Avusturya ile batıda savaş halinde bulunulsa bile, Boğazlar Bölgesi'nin kontrolü gerekirse çarpışılarak ele geçirilecekti. Barış

⁶³ Rifat UÇAROL, Siyasi Tarih..., s. 450

masasına oturulduğunda Boğazlar Bölgesi'nin Rusya'nın elinde kalması için bu zamana kadar tamamının işgal edilmiş olması gerektiğine inanmaktaydılar.

Bu sebeple Osmanlı İmparatorluğu'nun savaşa sokulmasına sevinen Rusya'da Bizans'ı yeniden canlandırma hülyaları uyanmış; "İstanbul yalnız bizim, yalnız bizim olmalıdır" fikri öne çıkmıştır."⁶⁴

1914 yılında, Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasından hemen sonra Rusya, 04 Mart 1915'te, müttefikleri olan İngiltere ile Fransa'dan, İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile çevresini ayrıca Bozcaada ve Gökçeada'yı bir nota ile istemiştir. O günlerin koşullarında, İngiltere 12 Mart 1915'te, Rusya'ya bu isteklerini kabul ettiklerini bildirmiştir. Bunlara karşılık Rusya'da, bu iki devletin Osmanlı İmparatorluğu'nun diğer bölgeleri ile Asya'daki çıkar ve emellerini kabul etmiştir. Böylece tarihte ilk defa olarak İngiltere ve Fransa, Boğazlar ve çevresini Rusya'ya bırakmışlardır. Bu da, Boğazlar ve daha geniş anlamda Osmanlı Devleti'nin siyasi hayatında çok önemli bir gelişim ve dönüm noktası olmuştur.

Ancak, 1915'te İngiltere ve Fransa'nın Çanakkale Boğazı'na taarruzlarıyla başlayan savaşta, Osmanlı Devleti'nin kazandığı büyük zafer ve arkasından 1917'de Bolşevik ihtilalini yaşayan Rusya'nın savaştan çekilmek zorunda kalması, İtilaf Devletleri arasında yapılan bölüşmeyi kağıt üzerinde bırakmıştır.

1841 Londra Boğazlar Anlaşması ile kurulan ve Türk egemenliğini esas alan Boğazlar'dan geçiş statüsü (Boğazlar'ın yabancı savaş gemilerine kapalılığı, ticaret gemilerine açıklığı) devletlerarası çeşitli anlaşma, pazarlık ve çatışmalara rağmen, ancak daima devletlerarası en önemli konulardan ve sorunlardan biri olarak 1918 yılına kadar değişmeden gelmiştir.

ξ DOĞU SORUNU (ŞARK MESELESİ) ve SEVRES İDEOLOJİSİ

1. Doğu Sorunu

Osmanlı Devleti'nin çöküş sürecine girmesinden sonra ya da parçalanmasıyla ortaya çıkan uluslararası siyasi bir sorun olarak genelleştirilen

⁶⁴ Feridun Cemal ERKİN, Türk-Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi, 1968, Ankara, s. 48

Doğu Sorunu'nun temeline ve kapsamına ilişkin değişik görüşler ileri sürülmüştür.

Laurance EVANS, Osmanlı İmparatorluğu'nun parçalanması ihtimalinin ve Avrupa Devletleri arasında paylaşılmasının, 1774'ten Birinci Dünya Savaşı'ndaki hesaplaşmaya kadar olan dönemde, Ortadoğu'nun ana politik olayı olduğunu söylemektedir.⁶⁵

Doğu Sorunu, aslında Türklerin Anadolu'ya gelişini ve daha sonra da Avrupa'ya yayılışını içlerine sindiremeyen Batılıların sorunudur. Bu sorun, Batı Anadolu'nun ve İstanbul'un kendilerinin olmasını isteyen Yunanlıların sorunudur. Bu sorun, Boğazları ele geçirmek ve Akdeniz'e inmek isteyen Rusya'nın sorunudur. Bu sorun, Ortadoğu kaynaklarına sahip olmak isteyen Avrupa Devletleri'nin sorunudur. Bu sorun, Haçlı zihniyetinden kaynaklanan bir din sorunudur.

Tek bir devletin Osmanlı Toprakları'ndaki iç çekişmeden yararlanarak nüfuzunu artırmasından çekinen Batılı Büyük Devletler, XIX. yy. ortalarında var olan stratejik dengeyi korumaya yönelik bir politika benimsediler. Osmanlı Devleti'nin güçsüz konumundan dolayı toprak bütünlüğünü Batı'ya dayanarak sürdürmesi ve bunun karşılığında ödünler vermesi büyük devletlerin daha çok işine geliyordu.

Osmanlı Devleti de aslında Batılı Devletlerin stratejik dengeyi korumaya yönelik politikalarından yararlanmış ve zaman zaman da ödünler vererek yürüttüğü karşıt bir "Denge Politikası" ile, hem kendi çöküşünü ve parçalanışını hem de "Doğu Sorunu"nun Batılılar lehine bir durum almasını geciktirmiştir.

XX. yy.da Doğu Sorunu'nun odak noktası, Balkanlar'a, Arap Dünyası'na ve Boğazlar ile Anadolu'ya kaydı. Sorun Osmanlı İmparatorluğu'nun çeşitli alanlarında büyük devletlerin mücadelesine neden olmuştur. Bu mücadele alanları ve mücadele eden devletler şunlardır:

⁶⁵ Laurance EVANS, Türkiye'nin Paylaşılması (1914-1924), Tefik ALANAY, İstanbul: Milliyet Yayınları, 1972

ξ Boğazlar üzerinde İngiltere-Rusya mücadelesi;

ξ Balkanlar üstünde Avusturya-Rusya mücadelesi;

ξ Mısır üzerinde İngiltere-Fransa mücadelesi;

ξ Osmanlı İmparatorluğu'nun Ortadoğu topraklarında
İngiltere- Almanya mücadelesi

İttihat ve Terakki yönetimi sırasında Osmanlı Ülkesinde yeni ayaklanmalar ve Balkan Savaşı çıktı. Bu ayaklanmalar ve savaş, Osmanlı İmparatorluğu'nun büyük toprak kayıplarına sebep oldu. Bulgarların Çatalca'ya kadar ilerlediği ve İngiltere'nin de desteğini çektiği bu ortamda, Osmanlı Devleti, Almanya'ya yanaşma yoluna gitti. Birinci Dünya Savaşı sırasında İtilaf Devletleri Sykes-Picot Uzlaşması'yla Osmanlı Devleti'ni paylaşma konusunda anlaşmaya vardılar. Savaş sırasında San Remo Konferansı doğrultusunda düzenlenen Sevres Anlaşması'yla Anadolu toprakları paylaşılmış ve Osmanlı İmparatorluğu'nun Ortadoğu'daki topraklarında İngiltere ve Fransa denetiminde bir dizi devletler kurulmuştur.

2. Sevres İdeolojisi

Sevres'in ideolojisini oluşturan düşünceler Türklerin Anadolu'ya gelmesinden itibaren oluşmaya başlamış, Osmanlı Devleti'nin Avrupa'ya ayak basmasıyla gelişmiş, Avrupa'da yayılmasıyla kine dönüşmüştür. Bu kinden kaynaklanan ve Türklerin Anadolu'dan atılması , bu olmazsa Anadolu'da parçalanması düşüncesi hep süregelmiştir. Sevres öncesinde yapılan gizli ve açık anlaşmalar ile planlara dökülmüştür. Batılıların adeta bir "Sevr İdeolojisi" oluşmuştur.

Türk Boğazları Bölgesi'nde İstanbul'un fethinden itibaren ısrarla uygulanan kapalılık ilkesinden, açıklık ilkesine geçiş Boğazlar Bölgesi'nin

denetimini eline geçiren Osmanlı Devleti'nin girdiği Birinci Dünya Savaşı'ndan yenik ayrılmasıyla başlamıştır.

Türk Boğazları'nda "açıklık ilkesi" nin, Osmanlı İmparatorluğu döneminde uygulanışını, Mondros Mütarekesi (30 Ekim 1918) ve Sevres Anlaşması'na (10 Ağustos 1920) göre ayrı ayrı ele almak gerekir. Açıklık ilkelerinin bu dönemlerde uygulanışları arasında farklar bulunmaktadır.

3. Mondros Mütarekesi (30 Ekim 1918) ve Boğazlar'ın Açılması

Osmanlı İmparatorluğu Birinci Dünya Savaşı'nda, aynı safta yer aldığı İtilaf Devletleri ile birlikte yenik sayılınca, Limni Adası'nın Mondros limanında demirli bulunan Agememnon savaş gemisinde 30 Ekim 1918'de imzalanan Mondros Ateşkes Antlaşması, hilafet, saltanat ve hanedan haklarını korumasından başka bir şey düşünmeyen Osmanlı Padişahı'nın verdiği ödünler nedeniyle bir Ateşkes Anlaşması'nın ötesinde "Şartsız bir teslimiyet belgesi" olmuştur.

Mondros Ateşkes Antlaşması, İngiltere'nin Akdeniz Donanması Başkomutanı Amiral Sir Sommerst Arthur G. GALTHORPE ile Osmanlı Hükümeti'nin Bahriye Nazırı Rauf Bey (ORBAY), Reşat Hikmet Bey ve Kur. Yb. Sadullah Bey tarafından imzalanmıştır.

Bu mütarekenin 1. maddesine göre, "Çanakkale ve İstanbul Boğazları'nın açılması ve Karadeniz'e geçiş sağlanması. Çanakkale ve İstanbul Boğazları Kaleleri'nin müttefiklerce işgal edilmesi hükme bağlanmıştır."

Bu durum, Wilson Prensipleri arasında yer alan Boğazlar rejimine uluslararası bir statü kazandırma ilkesine de uygunluk arz ediyordu. Wilson Prensipleri'nin 12. maddesi; "Çanakkale Boğazı devamlı suretle açık tutulacak ve uluslararası garantiler altında bütün devletlerin gemileri ve ticaretleri için serbest bir geçit teşkil edecektir" şeklindeydi.⁶⁶

⁶⁶ Feridun Cemal ERKİN, a.g.e., s. 53

Osmanlı İmparatorluğu'nun bu maddeyi kabul etmesi ile, 77 yıl süre ile Osmanlı dış siyasetinde ve dünya siyasetinde çok önemli roller oynayan, üzerinde çeşitli mücadeleler yapılan 1841 Londra Boğazlar Antlaşması'na, dolayısıyla "Boğazların kapalılığı ilkesine" son verilmiştir. Boğazlar yabancı savaş gemilerine açılmış ve yabancı devletler tarafından işgal edilmiştir.

Antlaşmanın imzalanmasından yirmi dört saat bile geçmeden yürürlüğe sokularak uygulanmasına başlayan ve yirmi beş maddeden oluşan bu Antlaşma'nın can alıcı ve onur kırıcı yanları özet olarak şu şekildedir;.

ξ İstanbul ve Çanakkale Boğazları açılacak, buralarda Türk askerlerince korunan tüm bölgeler İtilaf Devletleri tarafından işgal edilecek (Md. 1)

ξ İtilaf Devletlerine ait tutsaklar ve tutuklular ile Ermeni tutsaklar İstanbul'da toplanacak ve kayıtsız şartsız salıverilecek (Md. 4)

ξ Sınır güvenliği ve asayişin sağlanması için gerekli olanların dışında, Türk Ordusu hemen terhis edilecek (Md. 5)

ξ Telgraf ve telefon santralleri Müttefikler'in denetiminde tutulacak (Md. 12)

Mondros Ateşkes Antlaşması ile Osmanlı Devleti hukuken sona eriyor, devlet olma özelliğini yitiriyor ve işgal edilmiş bir ülke durumuna düşüyordu. Bu Antlaşma savaş öncesinde ve savaş içinde yapılmış bütün paylaşım planlarını yaşama geçirecek altyapıyı hazırlamıştı. Daha sonra yapılan Barış Antlaşması bu altyapının üzerine oturtulmuştur.

Mütareke bütün İtilaf Devletleri adına İngiltere'yle imzalanmıştır. Bu durum İngilizler'in ileride, kendi çıkarları için Fransa ve İtalya'yı dışlamalarına imkan verecektir. Mütarekeyi imzalayanlar, Boğazlar Bölgesi dışında, hiçbir

yerde Osmanlı Toprağı'nın işgal edilemeyeceği ve o tarihteki ileri hatlarımızın bir mütareke sınırı olarak benimseneceği inanç ve umudundaydılar.

4. Sevres Antlaşması (10 Ağustos 1920) ve Boğazlar'da Yönetim

16 Mart 1920'de İstanbul'u askeri işgali altına alan İtilaf Devletleri Mondros Mütarekesi ile Boğazlar'da meydana getirdikleri fiili durumu sürekli ve hukuki şekle sokabilmek üzere, 24 Nisan 1920'de San Remo'da bir taslak hazırlayarak 10 Ağustos 1920 tarihli Sevres Antlaşması ile Osmanlı İmparatorluğu'na kabul ettirdiler.

Sevres Antlaşması'nın Boğazlar ile ilgili 37. maddesinde, "Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazı'nı kapsayan Boğazlar'dan gemilerin gidiş-gelişi, gelecekte gerek barış zamanında gerekse savaş zamanında bayrak ayrımı yapmaksızın, bütün ticaret ve savaş gemileriyle askeri ve ticari uçaklara açık olacaktır"⁶⁷ denilmekte idi.

Sevres Antlaşması'nda Boğazlar Bölgesi, Anadolu'da, Ege Denizi kıyısındaki aşağı yukarı İzmir bölgesi sınırından başlayarak Manyas Gölü'nün güneyinde, Bursa ile İznik'in biraz kuzeyinden ve Sapanca Gölü'nün batı ucundan Ahabadr Deresi'nin kavşağına değin uzanan bir çizgi içinde sınırlanmış bir bölgedir. Bu bölgede asker bulundurma ve askerlikle ilgili eylemler yapma hakkı yalnız İtilaf Devletleri'nin olacaktır. Adı geçen bölgedeki Türk jandarması da İtilaf Devletleri Komutanlığı'na bağlanacaktır.

İtilaf Devletleri, bu bölgedeki askerlikle ilgili işlerde kullanılabilecek tren ve kamyonların yapımını yasaklayabileceği gibi,yapılmış olan yollardan, bu işlerde kullanılabilecek olanları da bozdurabilecektir şeklinde tanımlanmıştır

Osmanlı Devleti'nin altı yüzyıllık payitahtı bu Anlaşma'da artık İstanbul, Dar-üssade, Dar-ü aliye değildir; Constantinopolis'tir.

⁶⁷ Feridun Cemal ERKİN, a.g.e., s. 52-53

Sınırları İzmit, Edremit ve Çatalca'ya uzanan Boğazlar Komisyonu, türü kendine özgü bir devlettir. Çanakkale Boğazı, İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi bu bölge içindedir. Anlaşma'da Boğazlar Komisyonu için yirmidört maddelik bir ek ayrılmıştır.⁶⁸

Sevres Antlaşması'nın 36. ve 40.maddelerine göre, Türkiye'nin hakları Boğazlar Bölgesi'nde yürürlükte olacaktır. Sultan da orada bulunacak ve Constantinopolis Türkiye'nin başkenti olarak kalacaktır. Ama Türkiye, bu Antlaşma ile kendisine verilen görevleri ve sorumlulukları yerine getirmezse bu statüde değişiklik yapılmasını, yani kendisine bırakılan hakların elinden alınmasını peşinen kabul etmektedir. Bu Antlaşma ile Türkiye, Boğazlar ve İstanbul Bölgesi'ndeki egemenlik haklarından vazgeçmektedir.

Boğazlar Komisyonu; İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Yunanistan ve Romanya temsilcilerinden oluşacaktır. Eğer Milletler Cemiyeti'ne girerlerse ABD ve Rusya'da bu komisyona katılacaklardır. Boğazlar silahtan arındırılırken İngiltere, Fransa, İtalya devletleri burada silah ve asker bulundurabileceklerdi.⁶⁹

Komisyonun Başkanlığı bu ülkeler arasında yıldan yıla değişecektir. Bu üyelerin iki oy hakkı bulunacaktı. Başkenti İstanbul olan Türkiye'nin bu komisyonda temsilcisi yoktur. Türkler ve Bulgaristan Milletler Cemiyeti'ne kabul edilirlerse ancak o zaman onların da birer temsilcisi olabilecektir.

Bu bölgenin yönetimi, hukuk ve uygulama açısından Boğazlar Komisyonu'na bırakılmıştır. Komisyon'a hukuksal düzenlemeler yapmak, yani yasa koymak görev ve hakkı da tanınmıştır. Komisyon kazai bir mekanizma kuracaktır. Bu mekanizmayı Konsolosluk Mahkemeleri yönetecektir.

Ancak Boğazlar Bölgesi'nin Yunan toprakları içinde kalan bölümünde Yunan mahkemeleri yetkili olacaktır.Bölgede adli kapitülasyonlar sürecektir. Komisyonun kendi bayrağı, kendi bütçesi vardır ve bütçe yönetimi için borçlanabilecektir. Komisyon Örgütü diplomatik ayrıcalıklardan yararlanacaktır.

⁶⁸ Harp Akademileri Komutanlığı, Sevr ve Lozan (Öncesiyle-Sonrasıyla), İstanbul, 1999, s. 61

⁶⁹ Cemal TUKİN, a.g.e., s. 378

Türkiye Komisyon'a, etkinlikleri ile ilgili olarak, gereken gayrimenkul sağlamak dahil, gereken bütün kolaylıkları göstermek zorundadır.

Sultan İstanbul'da yaşayacaktır. Ama önemli olarak Sultan'ın Halifelik niteliği sürecektir ve İngiltere Hükümeti, mandası ve koruması altındaki devletlere uygulayacağı politika için onun adını kullanacaktır.

Böylece Boğazlar'da 468 yıldan beri süren Türk egemenliği tamamen kaldırılarak, yabancı devletlerin egemenliğine ve yabancı ticaret ve savaş gemilerinin geçiş serbestliğine dayanan "açıklık ilkesinin" uygulandığı yeni bir dönem başlamıştır.

§ LOZAN ANTLAŞMASI ve BOĞAZLAR

Dünyanın en önemli siyasal konularından olan Boğazlar sorunu, uzun ve şiddetli tartışmalara yol açmış, hatta görüşmelere katılan Rus Temsilcisi'nin gizlice öldürülmesine kadar varmıştır.

Tartışmalar sırasında geçiş özgürlüğünü savunan İngiltere'ye karşı Rusya Karadeniz'de kıyısı olan ülkelerin Boğazlar rejimini düzenleyeceklerini ileri sürdü. Türkiye ise, iki görüş arasında dengeli bir düzen kurulmasını savunmuş ve bu eğilim Anlaşmaya da yansımıştır. Bu hükümlere göre:

- Barış zamanında ya da Türkiye savaşta taraf değilse, savaş gemileri dahil, tüm gemiler için geçiş serbesttir.

- Türkiye savaşa katılmışsa, düşman gemilerinin geçişi yasaklanabilecek, serbestçe geçebilecek tarafsız gemiler ise, gerektiğinde denetlenebilecektir.

- Savaş gemileri için de, barış zamanında bir sınırlama getirilmiştir. Buna göre:

Karadeniz'e geçecek donanma, Karadeniz'de kıyısı bulunan ülkelerin en güçlü Karadeniz filosundan daha büyük olmayacaktır. Karadeniz kıyısındaki ülkeler yılda iki kez donanma mevcutlarını Türkiye'ye bildireceklerdir.

- Geçişleri kolaylaştırmak gerekçesiyle Boğazlar'ın iki yakası silahsızlandırılacaktır. Buna göre; Gelibolu Yarımadası'yla Kumbağ'ı (Tekirdağ), Bakla Burnu (Bolayır) hattının güneydoğusu; Çanakkale

bölgesinde, kıydan 20 km.lik bir bölge ve Boğazlar'ın iki yakasında kıydan 15 km.lik bir bölge ve Marmara'da İmralı Adası'ndan başka adalar ve Bozcaada ve İmroz Adası askersiz duruma getirilecektir. Boğazlar'ın iki yakasındaki askersiz bölgede Türkiye 12.000 asker bulunduracaktır. Hiçbir yerde İtilaf Devletleri'nin işgal kuvvetleri kalmayacak ve bu bölgeler için İtilaf Devletleri'nin hiçbir denetlemesi kabul edilmeyecektir.

- Boğazlar Bölgesi'nin sınırları, Fransa, İngiltere, İtalya ve Türkiye'nin atayacakları birer üyeden oluşacak bir Uluslararası Komisyon tarafından saptanacaktır. Boğazlar'dan geçişleri düzenleyecek ve denetleyecek olan bu Komisyon her yıl Milletler Cemiyeti'ne rapor verecektir.

Lozan'daki Boğazlar Sorunu'nun çözüm tarzı da Misak-ı Milli hedeflerini tam karşılamıyordu. Ulusal bağımsızlık ve topraksal egemenlik kavramları tam yerine oturmuyordu. Fakat on üç yıl sonra bu sorun da kökten çözülmüştür.

§ **MONTREUX BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ DÖNEMİ**

1. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ni Hazırlayan Sebepler

Boğazlar'ın silahsızlandırılması ve yabancı devletlere ait savaş gemilerinin ve askeri uçakların Boğazlar'dan serbest geçişle ilgili ilkelere uyup uymadıklarını denetlemekle görevli olan "Boğazlar Komisyonu", Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin Türkiye'nin egemenlik haklarını kısıtlayıcı hükümlerinden birisiydi. Gerek serbest geçiş, gerekse silahsızlandırılan bölgelerin güvenliği Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile Milletler Cemiyeti'nin güvencesi altına alınmıştı. Diğer taraftan Lozan Boğazlar Sözleşmesi sadece savaş ve barış düzenini göz önüne alıyor, savaş tehdidi durumunu hesaba katmıyordu. Dolayısıyla, Türkiye kendisini bir savaş tehdidi altında hissetmesi durumunda sözleşme nedeniyle meşru müdafaasının gereğini yapamaz durumuna düşmekteydi. Lozan Barış Konferansı'nda Türkiye, İtilaf Devletleri'nin ısrar ve baskıları sonucu büyük fedakarlıklarla egemenliğini kısıtlayan bu hükümleri kabul etmek zorunda kalmıştı. Türkiye Lozan Boğazlar

Sözleşmesi'nin söz konusu hükümlerini kabul ederken, Milletler Cemiyeti'nin kolektif güvenlik alanında etkin bir rol oynayacağına inanmış ve genel bir silahsızlanmaya gidileceğini değerlendirmişti. Ancak yıllar ilerledikçe olaylar, Türkiye'nin bu konudaki beklenti ve umutlarını boşa çıkarmıştır.

Kollektif güvenlik konusunda Milletler Cemiyeti kendisinden bekleneni vermekten uzak kalmış, 1933 yılında Japonya'nın Mançurya'ya taarruzu karşısında öngördüğü yaptırımlardan hiçbirini Japonya'ya uygulatamamıştır.

Mançurya olayında Milletler Cemiyeti'nin güvensizliği Türkiye'nin Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin Boğazlar'ın silahsızlandırılmasıyla ilgili hükmünün iptali için girişimlerde bulunmasına neden olmuştur. Bu vesile ile Türkiye 1933 yılında Londra'da yapılan Silahsızlanma Konferansı'nda Boğazlar'ın silahsızlandırılmasıyla ilgili hükümlerin iptal edilmesini ilk defa olarak resmen talep etmiş ancak talep konferans ile doğrudan ilgili görülmediği için kabul görülmemiştir.

Milletler Cemiyeti'nin Japonya'ya karşı karar alma ve yaptırım uygulama konularındaki çaresizliği, Avrupa'nın fırsat bekleyen, statükoya karşı olan devletlerini de harekete geçirmiştir. Hitler Almanya'sı 1934 yılından itibaren silahlanmaya başlamış ve 1935 Martında Versailles Antlaşması hükümlerine aykırı olarak zorunlu askerlik sistemini kabul etmiştir. 17 Nisan 1935'de bu durumu görüşmek üzere toplanan Milletler Cemiyeti Konseyi'nin olağanüstü toplantısında Türkiye fırsat bularak Boğazlar'la ilgili talebini tekrarlamıştır. Talep Sovyet Rusya tarafından da desteklenmiştir.

Bu konudaki Sovyet Rusya desteğinin temel nedeni Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ndeki sahildar olsun veya olmasın yabancı devletlere ait savaş gemilerinin Karadeniz'e bu denizdeki en kuvvetli donanmanın azami kuvvetini geçmemek kaydıyla serbestçe girebilmeleriyle ilgili hükmünü tehlikeli görmeleriydi. Çünkü o tarihlerde Rusya'nın Karadeniz Filosu, adet olarak eski ve güçsüz gemilerden oluşuyordu. Rusya bu zayıflığı dolayısıyla Boğazlar'ın tüm savaş gemilerine mutlak kapalılığını savunuyordu.

Ancak İngiltere, Fransa ve İtalya'nın baskıları sonucu Türkiye'nin talebi yine reddedilmiştir.

Daha sonra İtalya'nın Milletler Cemiyeti'nin diğerk üyesi olan Habeşistan'a taarruzu karşısında, Milletler Cemiyeti'nin bir defa daha çaresiz kalması, Cemiyet'in sadece kağıt üzerinde kaldığını ispat etmiş ve bu konu ile ilgili toplantılar sırasında Türkiye talebini; "Türkiye için başka her devlet gibi güvenliğini sağlama zorunluluğu" ve "Varlığını koruması için gerekli bütün uyanıklıkla birlikte, barışı sağlamaştıracak bütün çabalara içtenlikle katılmaktan geri durmayan Türkiye, bu alandaki istekli davranışının , kendisine karşı eşitliğe aykırı bir davranışa yol açmasını kabul edemez" ilkeleri ışığında bir kez daha tekrarlamıştır. Başvuruda bu kez, Versailles Anlaşması'ndan doğan askeri hükümlerin Hitler tarafından feshinin ürkütücü boyutlara ulaşması, Japonya ve İtalya'nın Cemiyet'ten ayrılmaları ve siyasi dengelerin hızla değişimi, Avrupa Devletleri'nin artık Rus tehdidine karşı Akdeniz Donanmaları'nın gücüne inanmaları ve Türkiye'nin ısrarlı taleplerinin barışçı bir yol izlemesi, koşullar değişmiştir prensibi ile Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ni tek taraflı fesih etmemesi gibi nedenlerin birleşimi sonucu tam anlamıyla olumlu bir ortam meydana getirmiştir.

Nihayet Türkiye bu talebine istinaden sözleşmeye taraf devletlere, 11 Nisan 1936 tarihinde bir nota yollayarak halen uygulanmakta olan Boğazlar Rejimi'nin günün koşullarına uymadığını belirtmiş ve değiştirilmesini istemiştir. Türkiye'nin yaptığı öneriye İtalya ve Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf diğerk devletler olumlu yanıt vermişlerdir.

2. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin Açıklanması

A. Ticaret Gemileri

Sözleşme ticaret gemisi kavramının açık bir tanımını yapmamıştır. Ancak, savaş gemisi kavramını tanımlama yoluna gitmiş ve savaş gemisi kavramının kapsamına girmeyen tüm gemileri ticaret gemisi olarak kabul etmiştir.

a. Barış Zamanında

Barış zamanında ticaret gemileri, gece ve gündüz, bayrakları ve taşıdıkları yük ne olursa olsun, Boğazlar'dan serbestçe geçme hakkına sahiptirler. Türkiye'nin gemilerin yükünü denetleme hakkı bulunmamaktadır. Ancak, bu geçiş sırasında her gemi, uluslararası kurallara uygun olarak Türkiye tarafından kabul edilen yasalara göre sağlık denetimine tabi tutulur. Bu denetimin gece ve gündüz süratle yapılması zorunludur ve Boğazlar'dan transit olarak geçen gemilerden, bu geçişleri nedeniyle, herhangi bir vergi veya harç alınmayacaktır. Ancak gemiye doğrudan doğruya yapılan hizmetler vergi veya harca tabidir. Sağlık denetimi, fener ve şamandıra hizmetleri ve kurtarma hizmetleri vergi veya harca tabi hizmetlerdir.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi , vergi veya harçların alınmasını kolaylaştırmak amacıyla, bu hususu da hükme bağlamıştır. Ticaret gemileri bu amaçla, Boğazlar'a girerken, Boğazlar'ın kıyısında bulunan istasyonlara adlarını, uyruklarını, net tonajlarını, gidecekleri yeri ve nereden geldiklerini bildireceklerdir.

Boğazlardan geçen gemiler, kılavuz almak veya römorkaj (yedekçilik) hizmetlerini isteyip istememekte serbesttirler.

b. Savaş Zamanında

(1) Türkiye Tarafsız İse

Savaş zamanında Türkiye tarafsız ise, ticaret gemileri, bayrakları ve yükleri ne olursa olsun, barış zamanı için öngörülen koşullar dahilinde Boğazlar'dan serbestçe geçerler. Kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri zorunlu değildir.

(2)Türkiye Savaşan İse

Savaş zamanında Türkiye savaşan ülke ise bu durumda Boğazlar'dan geçiş hakkından Türkiye ile savaş halinde olmayan devletlerin ticaret gemileri yararlanırlar. Ancak bu gemiler düşmana hiçbir şekilde yardım etmemek koşuluyla Boğazlar'dan geçebileceklerdir. Ayrıca, Boğazlar'a giriş gündüz yapılacak ve Türkiye'nin gösterdiği yol izlenecektir.

Türkiye'nin savaşan devlet olduğu durumda, Boğazlar'dan geçen gemilerin düşmana yardım etmemesi koşulu arandığından, Türkiye'nin bu gemiler üzerinde denetim hakkının var olduğu ve geminin taşıdığı yükü denetleyebileceği sonucu kendiliğinden ortaya çıkmaktadır. Ayrıca, denetim hakkı Savaş Hukuku'nun savaşan devletlere tanımış olduğu bir haktır.

c. Türkiye'nin Kendisini Pek Yakın Savaş Tehdidi Altında Hissetmesi Halinde

Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi altında hissetmesi halinde, ticaret gemileri Boğazlar'dan barış zamanı için öngörülen rejimden yararlanarak geçeceklerdir. Ancak bu rejime, böyle bir durumda bazı kısıtlamalar getirilmiştir. Şöyle ki Boğazlar'a giriş gündüz yapılacak ve Türk makamları tarafından gösterilen yol izlenecektir. Ayrıca kılavuzluk hizmeti zorunlu kılınabilecek fakat bu hizmet için ücret alınmayacaktır.

B. Savaş Gemileri

İkinci Dünya Savaşı sonlarında öne sürülen isteklerin nedenini ve Boğazlar konusunda ortaya çıkan görüş ayrılıklarını anlayabilmek için bu yeni Rejim'in özellikle savaş gemileri bakımından temel kurallarını bilmek gerekir.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi, bu Sözleşme'nin savaş gemileriyle ilgili hükümlerini uygulanabilmesini sağlamak amacıyla, savaş gemilerinin türlerini, niteliklerini ve bunların tonajlarının hesaplanmasıyla ilgili esasları, sözleşmenin

2 No.lu Ek'inde ayrıntılı olarak belirleme yoluna gitmiştir. Bu belirlemeye göre savaş gemileri: savaş hattı gemileri, uçak gemileri, hafif su üstü gemileri, denizaltılar, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemiler olmak üzere altı gruba ayrılmıştır. Savaş gemilerinin türleri, nitelikleri ve tonajlarının hesaplanmasıyla ilgili söz konusu esaslar, Ek B'de açıkça belirtildiği gibi 25 Mart 1936 tarihli Londra Deniz Kuvvetleri Antlaşması'ndan alınmıştır.

a. Barış Zamanında

Savaş gemilerini barış zamanında Boğazlar'dan geçişi Türkiye'nin ve Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin güvenlikleri dikkate alınarak, cins ve tonaj bakımından bazı sınırlamalara tabi tutulmuştur.

Devletler, savaş gemilerini Boğazlar'dan geçirmeden önce durumu Türk Hükümeti'ne diplomatik yoldan bildirmek zorundadırlar. Bu ön bildirim normal süresi 8 gündür. Ancak, Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin bu ön bildirim yükümlülüğünü 15 gün önceden yerine getirmeleri tercihe değerdir. Devletler söz konusu diplomatik ön bildirimlerinde; gemilerinin gidecekleri yeri, adlarını, tiplerini, sayılarını ve Boğazlar'dan geçiş ve dönüş tarihlerini belirtmekle yükümlüdürler. Gemilerin geçiş tarihlerinde bir değişiklik olduğu takdirde bu değişikliğin de geçişten 3 gün önce Türk Hükümeti'ne bildirilmesi gerekmektedir. Boğazlar'dan yabancı bir devlete ait deniz kuvvetinin geçeceği diplomatik yoldan Türkiye'ye bildirilince Türkiye bu kuvvetin kuruluşunu, tonajını ve ön görülen geçiş tarihini Montreux Sözleşmesi'ne taraf devletlerin Ankara'daki temsilcilerine bildirmekle yükümlüdür.

Boğazlar'dan geçiş sırasında savaş gemilerinin komutanı, komutası altında geçiş yapan tüm kuvvetin kuruluşunu, Karadeniz ve Çanakkale Boğazları'nın girişinde bulunan işaret istasyonuna bildirmekle yükümlüdür. Bu bildirim, durmak zorunda olmaksızın yerine getirilecektir.

Türk Hükümeti'nin daveti üzerine Boğazlar'daki bir limanı belirli bir süre için ziyaret amacıyla gelmiş olan yabancı devletlere ait savaş gemileri, Sözleşme'nin cins ve tonaj bakımından getirmiş olduğu sınırlamalara tabi

değildir. Bu gemiler, ziyaretin sonunda, Boğazlar'ı geldikleri yoldan terk ederler. Ancak bu gemiler Karadeniz'e kıyısı olmayan bir devlete ait ise ve ziyaretin sonunda Karadeniz'e geçmek isterlerse, böyle bir durumda Sözleşme'nin cins ve tonaj bakımından getirmiş olduğu sınırlamalara tabi olacaklardır.

Barış zamanında, Karadeniz'e kıyısı bulunsun veya bulunmasın, bütün devletlere ait hafif su üstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemiler, diplomatik yollardan Sözleşme'de belirlenmiş olan ön bildirim koşullarını yerine getirmiş olmak ve Boğazlar'a gündüz girme koşuluyla Boğazlar'dan serbestçe geçebilirler. Söz konusu savaş gemileri, bu geçişleri nedeniyle herhangi bir vergi veya harç da ödemekle yükümlü değildir.

Yabancı devletlere ait deniz kuvvetlerinin yakıt gereksinmelerini karşılamak amacıyla özel olarak yapılmış olan yardımcı gemiler ön bildirim koşuluna tabi olmadan, Boğazlar'dan geçiş hakkına sahiptirler. Bu gemiler, Boğazlar'dan tek başlarına geçtikleri takdirde Sözleşme'nin tonajla ilgili olarak getirmiş olduğu sınırlamalara ve tonaj hesaplarına dahil olmayacaklardır. Bu gemilerin yüzer hedeflere karşı en çok 105 mm. çapında iki adet silaha ve hava hedeflerine karşı en çok 75 mm. çapında iki adet silaha sahip olmaları halinde geçiş yapmaları mümkündür. Aksi halde, bu gemiler hakkında Sözleşme'nin genel hükümleri uygulanacaktır.

Boğazlar'dan transit olarak geçen yabancı devletlere ait savaş gemileri, bu geçişleri sırasında taşımakta oldukları uçakları hiçbir şekilde uçuramazlar. Ayrıca, Boğazlar'dan transit geçiş yapan yabancı devletlere ait savaş gemileri, avarya veya teknik nedenler dışında, Boğazlar'da duramazlar ve geçişleri için gerekli olan süreden daha uzun bir süre de Boğazlar'da kalamazlar.

Türk Deniz Kuvvetleri'nin Boğazlar'dan geçişi konusunda, Sözleşme cins ve tonaj bakımından herhangi bir sınırlama getirmemiştir. Bu nedenle, Türk Deniz Kuvvetleri Boğazlar'dan serbestçe geçebilmek hakkına sahiptirler.

(1) Karadeniz'e Kıyısı Olmayan Devletler

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti tarafından Montreux Konferansı'na sunulan Sözleşme tasarısında Karadeniz'e kıyısı olan ve olmayan devletlere ait denizaltıların Boğazlar'dan geçmesinin yasaklanması istenmiştir. Konferans sırasında Boğazlar'dan geçecek savaş gemileri konusu görüşülürken Sovyetler Birliği, Türk önerisine değişiklik önerisi vermiş ve Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin denizaltılarını ve uçak gemilerini Boğazlar'dan geçirmelerinin yasaklanmasını istemiştir. Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin Boğazlar'dan geçirebilecekleri gemi türleri ve tonaj konusunda Konferansa katılan devletler arasında görüş birliğine varılması sonucu, Sovyetler Birliği söz konusu önerisini geri almıştır.

Karadeniz'e kıyısı olmayan devletler, yukarıda da belirtildiği gibi diplomatik yoldan Türkiye'ye önceden haber vermek ve Boğazlar'a gündüz girme koşuluyla hafif su üstü gemilerini, küçük savaş gemilerini ve yardımcı gemilerini Boğazlar'dan serbestçe geçirmek hakkına sahiptirler. Buna karşılık 15.000 tondan daha ağır olan savaş hattı gemilerini, denizaltılarını ve uçak gemilerini Boğazlar'dan geçirebilmek hakkına sahip değildirler.

Karadeniz'e kıyısı olmayan devletler, Boğazlar'dan geçmesi bu sözleşmeyle yasaklanmamış olan ve toplam tonajları 15.000 tonu geçmeyen bir deniz kuvvetini, Boğazlar'dan transit olarak Karadeniz'e geçirmek hakkına sahiptirler. Ancak, toplam tonaj 15.000 tonu geçmese dahi, gemi adedi 9'dan fazla olamaz. Boğazlar'daki bir limanı ziyaret etmekte olan yabancı bir devlete ait savaş gemileri ile geçiş sırasında bir avaryaya uğramış olan yabancı savaş gemileri, söz konusu tonajın ve adedin hesaplanmasında dikkate alınmayacaktır. Sözleşme'nin bu maddesinde belirtilen toplam tonaj, aynı zamanda transit geçiş yapan ve Karadeniz'e kıyısı olan ve olmayan bütün yabancı devletlere ait deniz kuvvetlerinin toplam tonajıdır. Bir başka söyleyişle, transit geçiş yapan tek bir yabancı devlete ait savaş gemilerinin toplam tonajı değildir.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi, Türkiye'nin ve Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin güvenliklerini sağlamak amacıyla, Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin bu denize geçirebilecekleri gemileri yalnızca cins ve tonaj bakımından sınırlamakla kalmamıştır. Ayrıca, Karadeniz'de bulunabilecek söz konusu devletlere ait toplam tonajı ve gemilerin bu denizdeki kalış sürelerini de sınırlama yoluna gitmiştir.

Karadeniz'e kıyısı olmayan bir devletin, bu denizde bulundurabileceği savaş gemilerinin toplam tonajı, 30.000 tonu aşamaz. Ayrıca, Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin bu denizde aynı anda bulundurabilecekleri savaş gemilerinin toplam tonajı da 45.000 tonu geçemez. Hangi amaçla olursa olsun, Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin savaş gemileri, bu denizde 21 günden daha uzun bir süre kalamaz.

Karadeniz'e kıyısı olmayan devletler, bu denize insancıl amaçlarla savaş gemisi yollayabilme hakkına sahiptirler. Bu amaçla Karadeniz'e geçecek olan savaş gemilerinin toplam tonajının hiçbir şekilde 8.000 tonu geçmemesi gerekmektedir. Bu gemiler, Sözleşme'nin öngördüğü diplomatik ön bildirim koşuluna tabi değildir. Ancak, Karadeniz'e geçebilmeleri, Türk Hükümeti'nin iznine bağlıdır. Türk Hükümeti, insancıl amaçlarla Karadeniz'e geçmek isteyen savaş gemilerinin ve o sırada Karadeniz'de bulunan ve bu denize kıyısı olmayan devletlerin savaş gemilerinin tonajlarını dikkate alacak ve Sözleşme'nin öngördüğü toplam tonajlar aşılmıyorsa geçiş iznini en kısa zamanda verecektir. Eğer toplam tonaj söz konusu gemilerle aşılabırsa, Türk Hükümeti izin isteminde Karadeniz'e kıyısı olan devletleri derhal haberdar edecektir. Bu devletler 24 saat içinde karşıt bir görüş öne sürmezlerse, Türk Hükümeti geçiş konusundaki kararını verecek ve bunu en geç 48 saat içinde geçiş isteminde bulunan devlet veya devletlere bildirecektir. Türk Hükümeti bu konudaki kararını verirken, Karadeniz'e kıyısı olan devletler karşıt bir görüş öne sürmedikleri sürece bir takdir yetkisine sahip bulunmaktadır.

(2) Karadeniz'e Kıyısı Olan Devletler

Karadeniz'e kıyısı olan devletler de sözleşmenin ön gördüğü genel kurallara tabidirler. Ancak, daha önce belirtildiği üzere bu genel kurallara Karadeniz'e kıyısı olan devletler lehine bazı kural dışılıkları tanınmıştır. Bunlar 15.000 tondan ağır savaş hattı gemileri ve denizaltılarla ilgilidir. Montreux Konferansı sırasında Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin Boğazlar'dan uçak gemilerini geçirmeyecekleri konusunun görüşülmüş ve hükme bağlanmış olmasına karşın Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin Boğazlar'dan uçak gemilerini geçirebilip geçiremeyecekleri konusu ise görüşülmemiş ve tartışılmamıştır.

Karadeniz'e kıyısı olan devletler 15.000 tondan daha büyük olan savaş hattı gemilerini Boğazlar'dan geçirmek hakkına sahiptirler. Ancak, bu gemiler, Boğazlar'dan birer birer ve en çok iki torpido eşliğinde geçebilirler.

Karadeniz'e kıyısı olan devletler, Boğazlar'dan denizaltılarını da bazı koşullarla geçirebilmek hakkına sahiptirler. Bu denizaltılar, Karadeniz dışındaki tersanelerde yapılmış veya Karadeniz'e kıyısı olmayan bir devletten satın alınmışlarsa ve tezgaha konuşan veya satın alınıştan Türkiye'ye zamanında haber verilmişse, üslerine katılmak amacıyla Boğazlar'dan geçmeleri de mümkündür. Ancak, onarım konusunda Türkiye'ye zamanında ve ayrıntılı bilgilerin verilmesi şarttır. Boğazlar'dan yukarıda belirtilen koşullar nedeniyle geçiş hakkına sahip olan söz konusu denizaltılar, Boğazlar'dan gündüz tek başlarına geçmek ve su üstünde seyretmek zorundadırlar.

b. Savaş Zamanında

(1) Türkiye Tarafsız İse

Türkiye'nin tarafsız olduğu bir savaş halinde, savaşan devletlere ait savaş gemileri hariç, diğer devletlerin savaş gemileri barış zamanı için öngörülen şekil ve koşullar altında Boğazlar'dan geçiş serbestliğinden yararlanmaya

devam edeceklerdir. Bir başka söyleyişle, Türkiye'nin tarafsız olduğu bir savaş halinde, yalnızca savaşan devletlerin savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçmesi yasaklanmıştır.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi, savaşan devletlerin savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçme yasağı kuralına bazı kural dışlıklar da getirmiştir. Bu kural dışlıklar kısaca şunlardır;

- Karadeniz'e kıyısı olan veya olmayan savaşan devletlere ait savaş gemileri, savaş başlamadan önce bağlı oldukları limanlardan ayrılmışlarsa bağlı oldukları limanlara dönmek için Boğazlar'dan geçebilirler.

- Bu gemiler Boğazlar'dan geçiş sırasında, Savaş Hukuku'nun savaşan devletlere ait savaş gemileri, savaş başlamadan önce bağlı oldukları limanlardan ayrılmışlarsa, bağlı oldukları limanlara dönmek için Boğazlar'dan geçebilirler.

- Bu gemiler Boğazlar'dan geçiş sırasında, Savaş Hukuku'nun savaşan devletlere tanıdığı hakları kullanamazlar. Yani, Boğazlar'dan geçiş sırasında diğer devletlere ait gemilere el koyma girişiminde bulunamaz, bu gemileri denetleyemez ve herhangi başka bir düşmanca eylemde bulunamazlar.

- Milletler Cemiyeti Konseyi'nin almış olduğu zorlama önlemleri nedeniyle, bu kararın uygulanmasını sağlamak amacıyla, zorlama önlemlerine katılan devletlerin savaş gemileri Boğazlar'dan geçebilirler. Böyle bir durumda diplomatik ön bildirim koşulu ile cins ve tonaj bakımından sözleşmenin getirmiş olduğu tüm kısıtlamalar ve diğer bazı kısıtlamalar uygulanmayacaktır.

- Milletler Cemiyeti Misakı çerçevesinde yapılan ve Türkiye'nin taraf olduğu ve onu bağlayan karşılıklı yardım antlaşması hükümleri gereğince saldırıya uğrayan bir devlete yardım amacıyla, bu karşılıklı yardım antlaşmasına taraf olan devletlere ait savaş gemileri Boğazlar'dan geçebilirler, Montreux Boğazlar Sözleşmesi, bu karşılıklı yardım antlaşmasının Milletler

Cemiyeti Genel Sekreterliği'nde tescil ettirilmiş ve bu organca yayınlanmış olması koşulunu da aramaktadır.⁷⁰

(2)Türkiye Savaşan İse

Türkiye'nin savaşan olduğu bir durumda, yabancı devletlere ait savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçip geçmemesine izin vermek, tümüyle Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti'ne aittir. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti salt bir takdir yetkisine sahiptir ve istediği devletin savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçmesine izin verir. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti'nin bu konudaki kararı, tümüyle siyasal bir nitelik taşıyacak ve siyasal tercihlerini yansıtır nitelikte olacaktır.

c. Türkiye'nin Kendisini Pek Yakın Savaş Tehdidi Altında Hissetmesi Halinde

Türkiye, kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi altında hissetmesi halinde, Türkiye'nin savaşan olduğu bir savaş hali için ön görülen rejimi uygulama hakkına sahip olacaktır. Böyle bir durumda yabancı devletlere ait savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçmesine izin verip vermemek tamamen Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti'nin takdirine bağlı olacaktır.

Türkiye kendisine tanınmış olan bu yetkiyi kullanmadan önce, Boğazlar'dan geçmiş olan yabancı devletlere ait savaş gemilerinin bağlı oldukları limanlara dönmeleri için tekrar Boğazlar'dan geçmesine müsaade edecektir. Ancak, Türkiye eylemleriyle kendisini bir savaş tehlikesi tehdidi altına sokan devletlerin savaş gemilerine bu hakkı tanımayabilecektir.

⁷⁰ Harp Akademileri Komutanlığı Yayını, Tarihi Gelişim İçinde ..., s.36

Türkiye, kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi altında hissederek Sözleşme'nin kendisine tanıdığı hak ve yetkileri kullandığı zaman bu durumu Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf devletlere ve Milletler Cemiyeti Genel Sekreteri'ne bildirmekle yükümlüdür. Milletler Cemiyeti Konseyi 2/3 çoğunlukla Türkiye'nin almış olduğu kararın haklı olmadığına karar verirse ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf devletlerin çoğunluğu da aynı görüşte olurlarsa, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti kararını ve bu karar nedeniyle almış olduğu önlemleri kaldırmakla yükümlüdür.

ξ BİRİNCİ VE İKİNCİ DÜNYA SAVAŞLARI'NDA TÜRK BOĞAZLARI'NIN ÖNEMİNE GENEL BİR BAKIŞ

Dünyanın geçirmiş olduğu iki dünya savaşında, Boğazlar belki de en büyük rolü oynayarak, birincisinde Rusya'da ki Çarlık Rejimi'nin çökmesine, ikincisinde ise savaşın Müttefikler lehine sonuçlanmasına neden olmuştur.

Birinci Dünya Savaşı'nda ileri görüşlülükten yoksun olan devlet yöneticilerinin hatası sonucu, Almanya'nın yanında savaşa katılan Osmanlı İmparatorluğu, birçok cephede başarılı olmuş, özellikle Mustafa Kemal'in emir ve komutasındaki Mehmetçik, Çanakkale'de harikalar yaratarak, Çanakkale'yi İtilaf Devletleri donanmalarına mezar etmişti. İtilaf Devletleri'nin bu başarısızlığı hem savaşın uzamasına hem de Rusya'daki rejimin çökmesine neden olmuştur.

Atatürk'ün 1915 Çanakkale Muharebeleri'nden sonra Alman Ernest JACKH'a şunları söylemiştir;

"Karaya kapanıp kalmış durumdayız, tıpkı Ruslar gibi. Boğazları ve Çanakkale'yi tıkamakla Rusları Karadeniz'in içine kapamış oldum ve eninde sonunda çökmeye mahkum ettim. Müttefikleriyle irtibatlarını kesmiş oldum çünkü. Ama biz de çökmeye mahkumuz, hem de aynı sebepten. Gerçi Akdeniz'in, Kızıl Deniz'in ve Hint Okyanusu'nun eteklerindeyiz, ama herhangi bir denize açılacak kudretimiz yok. Deniz kuvvetinden yoksun bir kara kuvveti

olarak yarımadamızı, kara kuvvetlerini çekinmeden getirebilecek olan bir deniz kuvvetine karşı asla savunamayız.”⁷¹

24 Temmuz 1923 Lozan Barış Antlaşması’nda Türk Boğazları da ele alınarak, milletlerarası hukuk alanında Türk Boğazları’nın bağlı bulunduğu usule ilişkin sözleşme imzalanmış ve bu sözleşmeye göre Marmara Denizi’ndeki adalar ve Boğazlar’ın iki kıyısı askersiz bölge kabul edilmişti.

Boğazlar’ın statüsü, Lozan’da Türkiye’nin egemenliğini büyük ölçüde kısıtlayacak biçimde düzenlenmişti. Bu konuyla ilgili maddeler 1936’ya kadar yürürlükte kaldı.

Lozan’da Türkiye’nin egemenliğine bırakılmakla birlikte Boğazlar silahtan arındırılmış ve bölgenin savunulması büyük devletlerle işbirliği halinde çalışacak olan Milletler Cemiyeti Meclisi’ne bırakılmıştı. Ancak, kısa bir süre sonra, Cemiyetin güvenlik sisteminin saldırganlara karşı etkili bir caydırıcılığı olmadığı görülmüştür. Özellikle Revizyonist Devletler (Versailles Antlaşması hükümleri üstünde değişiklik isteyen devletler) uluslararası hukuk kurallarını birçok alanda çiğnemekteydiler. Almanya Versailles Antlaşması’nı ihlal ederek Ren bölgesini silahlandırmış, İtalya’da Cemiyetin bir üyesi olan Habeşistan’a saldırmıştı. Dünyadaki bu siyasi gelişmeler şunu gösteriyordu ki, Lozan’da öngörülen Boğazlar’la ilgili hükümler Türkiye’nin temel haklarını ve egemenliğini korumaktan uzaktır. Bu itibar ile sonradan milletlerarası alanda beliren gelişmeler ve şartlarda meydana gelen değişiklikler göz önünde tutularak bahse konu olan sözleşme yerine, özellikle Atatürk’ün de gayretleriyle İsviçre’nin Montreux şehrinde (20 Temmuz 1936) yeni bir Boğazlar Sözleşmesi imza edilmiştir.

“Bu yeni Boğazlar Sözleşmesi’yle;

(a) Her şeyden önce Boğazlar’ımız askerleştirilmiş, Türk Silahlı Kuvvetleri’nin koruculuğu ve denetimi altına alınmıştır.

⁷¹ Suat BİLGE, A.Ş. ESMER, M. GÖNLÜBOL, O. SANDER, Cem SAR, Duygu SEZİN, H. ULMAN; Olaylarla Türk Dış Politikası, 1919-1965, 1963, Atatürk’ün Jeopolitik ve Stratejik Görüşleri, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul-1981, s.31

(b) Montreux sözleşmesi, uluslararası hukuk ilkelerinin ışığı altında ve Türkiye'nin isteği üzerine imza edilmiştir.

(c) Boğazlar'dan geçiş ilke olarak serbest bırakılmış, bu serbestliği sınırlandıran şartlar barış ve harp zamanlarında olmak üzere birer birer sözleşmede gösterilmiştir.

(d) Barışta ve savaşta, savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişi devamlı olarak Türkiye'nin denetimi altına bırakılmıştır.

(e) Türkiye'ye kendisini pek yakın bir savaş tehdidi karşısında saydığı takdirde, Boğazlar'ı yabancı gemilere kapatma yetkisi verilmiştir."⁷²

İkinci Dünya Savaşı'nda Türkiye'nin ve Boğazlar'ın büyük yeri olmuştur. Hem oynadıkları rol o kadar büyüktür ki ; Almanlar ve Ruslar savaş öncesinde,Türkiye ile birer dostluk antlaşması imzalamaya gerek duymuşlardır. Türkiye'nin savaşta tarafsız kalması için ellerinden geleni yapmışlardır. Hatta o kadar ki; Hitler'in Türkiye Cumhurbaşkanı'na biri almış, diğeri yüz yirmi sayfalık kendi el yazısıyla yazılmış olan garanti mektuplarının birinde;

"Size rehin olarak, Almanya'nın en büyük bir adamını Fon Papen'i ve eşini ve çocuklarını emanet olarak gönderiyorum Türkiye'ye bir Alman tecavüzü olursa, bunları Ankara'nın Ulus Meydanı'nda idam edin" dediği de rivayet olunur."⁷³

Gerçekten de Türkiye,İkinci Dünya Savaşı sırasında izlediği akılcı ve Atatürk'ün, "Yurtta Barış Dünyada Barış" sözünden aldığı ilhamla takip ettiği politika ve bunun yanında da Montreux Boğazlar Antlaşması'nın kendisine verdiği yetkileri son derece dengeli bir biçimde uygulamak suretiyle İkinci Dünya Savaşı'ndaki dürüst rolünü daima korumuştur.

İkinci Dünya Savaşı sonunda, dünyanın bir barış ortamı içerisine girmesi beklenirken, 1925 yılında imzalanmış ve hükmü 1945 yılında sona erecek olan Türk-Rus Dostluk Antlaşması'nı yenilemeyen ve Türk Boğazları'yla bazı

⁷² Kara Harp Okulu Öğretim Kitabı, Türk Büyükleri ve Tarihi Olaylar, Harp Akademileri Basım Evi, İstanbul, 1995, s. 86

⁷³Tayyar SÜNGÜ, Kara Kuvvetleri Dergisi ,Jeopolitik Kavramların Işığı Altında Tarih Boyunca Türk Boğazları'nın Önemi, İstanbul, Mart 1983,s.115

şehirlerimizin üzerinde hak iddia eden Rusya'nın bu tutumu karşısında dünya tekrar bir sıcak savaşın eşiğine gelmiştir.

Ruslar, Türkiye'ye 07 Ağustos 1946 yılında birinci notalarını verdiler. Bu notada olmayan şeyleri olmuş gibi göstererek şunları teklif ettiler;

(a) Boğazlar bütün ülkelerin ticaret gemilerinin geçişine daima açık olmalıdır.

(b) Boğazlar Karadeniz'e kıyıdaş olan devletlerin savaş gemilerine her zaman açık olmalıdır.

(c) Özel olarak belirtilmiş durumlar dışında, Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişine izin verilmemelidir.

(d) Karadeniz'e giriş ve çıkış için tek tabii su yolu olan Boğazlar Rejimi'nin tesisi Türkiye ile Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin yetkisinde olmalıdır.

(e) Boğazlar'ın diğer devletler tarafından Karadeniz'e kıyıdaş devletler zararına olan amaçlarda kullanılmasını önlemek için Türkiye ve Rusya Boğazlar'ın savunması konusunda ortak tedbir alacaklardır.

Türk Devleti'nin hakimiyetine hiç de uygun olmayan şartları içeren bu Rus Notası, 22 Ağustos 1946 tarihli bir Türk Notası'yla reddedildi. Ruslar bunun üzerine ikinci bir nota verdiler ve bu notada Türk Notası'nda belirtilen konuları çürütmeye çalıştılar. Bunun üzerine Türk Hükümeti bir karşı nota ile Rus Notası'nı cevaplandırarak, Rus isteklerinin kabul edilemeyeceğini tekrar belirtti ve Boğazlar Rejimi'ndeki değişikliğin ancak bütün devletlerin kuracakları bir konferansta yapılabileceği belirtildi.

Büyük bir savaştan yeni çıkmış, gerek manen gerek madden büyük zarara uğramış olan zamanın büyük devletlerinin bu kötü durumundan yararlanarak, Atatürk'ün 1936 yılında söylediği o sözü doğrularcasına (Avrupa'da meydana gelecek bir savaşın başlıca galibi ne İngiltere, ne Fransa, ne de Almanya'dır. Sadece Bolşevizm'dir) Avrupa'daki birçok devleti uydusu haline getiren Rusya'nın Türk Boğazları üstündeki yeni istekleri bütün dünyanın bir yerde gözünü açmıştır.

Birinci Dünya Savaşı sonrası yaptığı gibi kendi kabuğuna çekilmeyi düşünen Amerika, kendi dertleriyle uğraşmaktan bir türlü kafalarını kaldırıp da etrafta ne oluyor demeyen Avrupa Devletleri, bu mesele yüzünden bir anda silkelenip kendilerine gelmişlerdir. Böylelikle Rus yayılmasının önüne set çekilebilmiştir. En azından bu mesele Amerika'nın takip ettiği klasik "İnfirad (Isolation) Politikası'nı" terk ederek "Dünya Politikası" izlemesine neden olmuştur.



DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

GÜNÜMÜZDE TÜRK BOĞAZLARI'NIN İNCELENMESİ VE DEĞERLENDİRİLMESİ

ξ GÜNÜMÜZDE TÜRK BOĞAZLARI

Türk Boğazları olarak anılan İstanbul ve Çanakkale Boğazları tüm dünyada jeostratejik önemi haiz birkaç su yolundan biridir. Tarih boyunca günümüze dek süre gelen Boğazların önemi Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerin Akdeniz'de deniz ilişki ve çıkarlarını gözetmeye başlamaları ile daha da artmıştır. Boğazlar'ın Türkiye için stratejik önemi üç maddede özetlenebilir:

1. Boğazlar Trakya-Anadolu irtibatını ve vatanın bütünlüğünü sağlar
2. Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerin "Yumuşak Karnı'na" ulaşan stratejik yollardır.
3. Akdeniz yolu ile NATO iletişimini ve Batı Anadolu'nun güvenliğini sağlar

Aynı ölçütlere Ortadoğu'daki bir hareketin emniyeti eklendiğinde Boğazlar'ın NATO için önemi de açıktır.

Dünya üzerinde çeşitli bölgelerde günümüzde de çatışmalar sürüp gitmektedir. Özellikle Ortadoğu başta olmak üzere dünyanın bazı bölgeleri, bölgesel nitelikte savaflara sahne olmaktadır. Yakın geçmişteki İran-İrak Savaşı, Irak-Kuveyt savaşı ve BM'nin savaşta taraf olması, Balkanlar'da Yugoslavya'nın dağılmasından sonra etnik kökene dayalı Sırp-Hırvat-Boşnak-Arnavut çatışmaları, Kafkas üçgenindeki Ermeni-Azeri-Gürcü çatışmaları ve durulmadan devam eden şiddet, Ortadoğu'da bitmeyen gerek etnik, dinsel, ve gerekse çıkar çatışmaları tüm dünyanın gözlerini bu bölgeler üzerinde yoğunlaştırmasına sebep olmaktadır.

Bugün için Ortadoğu Devletleri'ni incelediğimizde çoğunun bir kriz içinde olduğunu görürüz. Bu devletler içinde istikrarını korumaya çalışan hemen hemen yok gibidir. Fakat Türkiye için durum biraz daha farklıdır. Türkiye

bölgedeki en önemli jeopolitik konuma ve en istikrarlı orduya sahiptir. Bu nedenle bölgede tarihte olduğu gibi bugün de bir denge unsurudur.

Rusya günümüzde de tarihsel amacı olan sıcak denizlere inememiştir. Fakat Rusya değişimden önce ve sonra devamlı çabalamalar içindedir. Afganistan olayları bunun en açık örneğidir. Komünist Rusya, "Evrensel Politikası" sebepleriyle kara gücünün yanında deniz gücünü de geliştirmiştir. Değişimden sonra da bu deniz gücünü hala muhafaza etmektedir. En önemli deniz üsleri Karadeniz'deydi ve hala oradadır. Ayrıca Akdeniz gibi jeostratejik öneme sahip olan bir denizi kontrol eden Akdeniz Filosu Gemileri, Karadeniz Filosu'ndandır. Rus ticaret gemileri için günümüzde de geçerli olan yol, Akdeniz-Türk Boğazları-Karadeniz yoludur. Ayrıca Rusya'dan Basra Körfezi'ne uzanan en kısa deniz yolu Türk Boğazları'ndan geçer. Bir savaş anında Türkiye'nin Boğazlar'ı Rusya'ya karşı kapatması bu büyük filonun Karadeniz'de hapis olması demektir. Bu ise Rus deniz kuvvetleri için büyük bir kayıptır ve Rusya'nın Akdeniz'deki üstünlüğünün sona ermesi demektir.

ξ MEVCUT DURUMUN MONTREUX SÖZLEŞMESİNE ETKİLERİ

1. Siyasi

SSCB mozağinin parçalanması sonucu yeni "Bağımsız Devletler" ortaya çıkmıştır. Bu devletler arasında gerek ekonomik çöküntü, gerek milliyetçilik akımları, gerekse eski sorunların tekrar gündeme gelmesi ve buna bağlı olarak sınır ve kaynak paylaşımı, belirsizlik, istikrarsızlık ve dengesizliklerin ön planda olduğu bir ortamın meydana gelmesine yol açmıştır.

BDT'nin oluşumundaki siyasal gelişimler Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ni halen iki önemli noktada etkilemektedir. Bunlar mevcut belirsizlik ortamı ve Karadeniz'e kıyıdaş devlet sayısındaki artıştır.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin Türkiye'yi ilgilendiren fesih ve uygulama şekliinden doğan Antlaşmazlık ve itiraz konuları, mevcut belirsizlik ve istikrarsızlık ortamında gündeme getirilmeyecektir. BDT'nin Karadeniz'e

kıyıdaş devletleri, bunca sorunun temel teşkil ettiği belirsizlik ve istikrarsızlık ortamında, kendilerini hemen ve gelecekte direkt ilgilendiren ve halihazır haliyle de zaten lehlerine olan Montreux Sözleşmesi'ni gündeme getirmeyecekleridir.

Belirsizlik ve istikrarsızlık, yeni kıyıdaş devletlerin, ancak mevcut sorunların çözümü ile uğraştıkları bir ortam yaratsa da bu ortamın Montreux Sözleşmesi'ne bir diğer etkisi de daha önce her yönüyle bilinen bir etkinin yerini bilinmeyene bırakmış olmasıdır. SSCB'nin gerek Türk Boğazları gerekse Montreux Sözleşmesi üzerindeki düşünce hareketleri zamana, Türkiye'nin ve kendinin durumuna göre değişim göstermiş ve hangi durumda ne şekilde bir tavır takınacağı büyük olasılıkla tahmin edilir bir hal almıştır. Ancak yeni ortam, bu bilinen etkiyi çok azaltarak yerinin bilinmeyenine fazla olduğu dolayısıyla tercih edilmeyen bir ortama bırakmıştır. Belirsizliklerle dolu bu yeni ortam yeni kıyıdaş devletlerin ya eskisi gibi bir ülkenin liderliğinde tekrar birleşmelerine veya bir kısmının Batı'nın etki alanına girmesine bağlı olarak Türk Boğazları ve Montreux Sözleşmesi üzerinde çok etkili olabilecek değişimleri de beraberinde getirebilecektir.

Karadeniz'e kıyıdaş devlet sayısındaki artışın halen Montreux Sözleşmesi'ne olan bir diğer önemli etkisi de "Halefiyet Kavramı" ile ilgilidir. Halefiyet Kavramı Uluslararası hukukta "23 Ağustos 1978 Viyana Konvansiyonu" ile detaylı olarak yer almıştır. "Ardılık" diye de ifade edilen bu kavram "Yerini Alma, Yerine Geçme" anlamında kullanılmaktadır. Halefiyet Kavramı'nın ne zaman ve ne şekilde uygulanacağına dair bir referans teşkil eden Viyana Konvansiyonu'na göre Halefiyet'in söz konusu olabilmesi için bir devletin nasıl meydana geldiği göz önüne alınmalıdır. Eğer devlet eski bir devlet üzerinde ve hiçbir irtibatı olmayarak yeni kurulduysa (İsrail gibi) veya eski devletin tamamen bölünmesiyle meydana gelen parçalardan biri olarak kurulduysa (Çek-Slovakya gibi) Halefiyet söz konusu değildir. Eğer eski devlet parçalara ayrıldıysa ancak bu parçalara ayrılmadan sonra eski devlete ait hala bir bölüm mevcutsa bu şartlarda Halefiyet söz konusu olabilecektir.

Mevcut durumda SSCB dağıldıktan sonra Halefiyet nasıl uygulanacaktır? Sadece Rusya'mı yoksa bağımsızlıklarını kazanan tüm devletler mi halef sayılacaktır veya Karadeniz'e kıyısı olmayan yeni bir bağımsız bir devlet örneğinin bir Tacikistan bir Ermenistan Montreux Sözleşmesi'nin tarafı olabilecek mi, dolayısıyla feshini isteyebilecek midir?

Halen mevcut durum itibarıyla Rusya Federasyonu, SSCB'nin geri kalan kısmını oluşturması nedeniyle Montreux Sözleşmesi'ne halef olarak görülmektedir. Karadeniz'e kıyıdaş diğer bağımsız devletler (Gürcistan, Ukrayna) ise kullanımdan doğan hak nedeniyle halef statüsünde gözükmektedirler. Çünkü henüz ilgili devletlerin Montreux Sözleşmesi'ne halef olma ile ilgili ne bir talebi mevcuttur, ne de bu yönde bir kabul görmüşlüğü vardır. Halen söz konusu devletler Boğazlar'dan geçiş ve ulaşım özgürlüğünden Karadeniz'e kıyıdaş devletler statüsüyle faydalanmaktadırlar.

Halefiyet konusunda Türkiye, Boğazlar'ın topraklarında olmasına binaen direkt muhatap sayılması nedeniyle bu konuda tek karar verici olmasa da Uluslararası Hukuk'a göre; "Söz Sahibi Ülke" durumundadır ve bu konuda bir hayli hareket serbestisine sahiptir. Başka bir deyişle Türkiye BDT'nin Montreux Sözleşmesi'ndeki tek temsilcisi olarak Rusya Federasyonu'nu halef olarak kabul edebilir veya diğer kıyıdaş devletleri de bu sığata dahil edebilir. Türkiye talep vukuunda söz konusu devletlerin tümünü halef olarak kabul ederse tabii ki bir sorun mevcut olmayacaktır. Ancak Türkiye diğer kıyıdaş devletlerin taleplerini reddederse yapılacak itirazı şu temel görüşlerle geri çevirebilir;

Bunlardan biri sözleşmenin imzalandığı tarihte SSCB'nin bir bütün olarak göz önüne alınmasıdır. Zira sözleşme maddeleri SSCB'nin gücüne istinat ettirilen bir çok sınırlamayı içermektedir. Şimdi ise Türkiye SSCB'nin dağılması sonucu gündeme gelebilecek gerek geçiş tonajı, gerekse adedi sınırlandırma konusunda değişik uygulama istekleri ve buna karşı görüşler, itirazlar ve çifte standart uygulama suçlamaları karşısında kalabilecektir. Ancak şu hususta unutulmamalıdır ki "Koşullar Değişmiştir" türündeki bir yaklaşım Montreux Sözleşmesi'nin feshini de gündeme getirebilecektir.

Türkiye'nin bir diğer ret nedeni ise devletlerin meydana geliş şekli ile ilgilidir. Türkiye bu durumun bütünüyle parçalanma şeklinde olmadığını iddia edebilir. Bu konudaki uluslararası içtihatlar Türkiye'yi kısmen destekler niteliktedir. Bununla beraber halen BDT devletleri de bu konuda lehte ve aleyhteki faktörler nedeniyle görüş birliği içinde değildirler. Rusya Federasyonu'nun Güvenlik Konseyi'nde temsil yetkisi ise Antlaşma ile belirlenmiş özel bir durum olup bu konuda diğer devletler şartlı olarak görüş birliği ile bu yetkiyi vermişlerdir. Dolayısıyla bu durum halefiyete, örnek ve dayanak teşkil etmez.

Sonuçta Türkiye halefiyet ile ilgili bir talep karşısında ileriye dönük bir durum değerlendirmesi yaparak sadece Rusya Federasyonu'nu veya diğer kıyıdaş devletleri de halef olarak kabul etmek için en doğru kararı verme durumundadır.

Kıyıdaş devlet sayısının artmasının bir diğer etkisi de Türkiye'nin Montreux Sözleşmesi konusundaki siyasi manevra serbestisi ile ilgilidir. Yeni oluşan durum bir anlamda Türkiye'nin siyasi manevra alanını genişletmiştir. Başka bir deyişle bağımsız devletlerden herhangi birinin Montreux Sözleşmesi'yle ilgili pek genel olmayan olumsuz bir tavrına karşı Türkiye için görüş birliği sağlayabileceği alternatif devletlerin mevcudiyeti söz konusu olmuştur. Bununla beraber bu durum Türkiye'nin çok dikkatli bir politika izlemesini de dikte etmektedir. Bir anlamda Türkiye tüm kıyıdaş devletleri memnun edici çok yönlü bir politika izleme durumunda kalmıştır. Yeni oluşan devletlerden birine karşı, geçişle ilgili bir anlaşmazlığın çıkması veya farklı bir muamele iddiasını gerçekleştirecek bir durumun meydana gelmesi, bu devletin şiddetli tepkisine yol açabilecek söz konusu devlet hele bir de halef kabul edilmişse Montreux Sözleşmesi'nin tadilini veya feshini bile talep etmesine neden olabilecektir.

SSCB'nin dağılarak yerini birçok devletin oluşturduğu BDT'ye bırakmasının önemli etkilerinden biri de, Türkiye'nin Türk Boğazları ve Montreux Sözleşmesi konusunda bir anlamda Doğu ve Batı arasında uyguladığı denge politikasının tek yönlü olarak bozulmuş olmasıdır.

Temelde sorun Boğazlar'ın coğrafi konumundan kaynaklanmıştır. Boğaz'ın Karadeniz kıyısında ki süper gücü, kimi zaman Boğazlar'ı yabancılara karşı kalkan olarak kullanmak istemiş, kimi zaman ise Boğazlar'dan serbestçe giriş-çıkış yapmak istemiş, hatta daha ileriye gidip Boğazlar'ın birlikte idaresini talep ederek Türkiye üzerine yoğun baskı uygulamıştır. Diğer tarafta ise, İngiltere'nin başını çektiği Batı Dünya'sı genelde Karadeniz'e serbest giriş çıkış istemiştir. Türkiye yıllarca bu iki güçlü görüşün baskısı altında denge politikası izleme yoluna gitmiş ve baskının geldiği tarafın aksine yaklaşarak baskıları yumuşatma yolunu tercih etmiştir.⁷⁴

Günümüzde ise genel olarak Boğazlar'dan geçiş ile ilgili tam serbesti istemeyen SSCB dağılarak yerini BDT'ye bırakmış ve dünya siyasetinde önemli ölçüde güç ve etki kaybetmiştir. Buna karşılık, Boğazlar'dan geçiş serbestisini savunan görüş ise nispi olarak güç kazanarak rakipsiz kalmıştır. Böylece günümüz koşullarında Türkiye tek yönlü bir etki ile karşı karşıya kalmıştır.

2. Ekonomik

Karadeniz'e kıyısı olmayan Orta Asya ve Kafkas kökenli BDT Devletleri zaten bozuk olan ekonomileri için kaçınılmaz bir zorunluluk olan deniz ulaştırmasını, halen kıyıdaş devletlerin (Gürcistan, Ukrayna, Rusya Federasyonu) limanlarından istifade ederek gerçekleştirmektedirler. SSCB döneminde buna göre kurulmuş demiryolu ve dahili su yolu bağlantıları da bu zorunluluğa temel teşkil etmektedir.

Önemli ve adeta alternatifi olmayan bu çıkar bağlantısının Türk Boğazları ve Montreux Sözleşmesi ile ilgili herhangi bir gelişmede söz konusu devletlerin kıyıdaş devletlerden yana tavır koymaları sonucunu doğurabilecektir.

⁷⁴ Harp Akademileri Komutanlığı Yayını, Tarihi Gelişim İçinde, s.64

Montreux Sözlüşmesi ile ilgili herhangi bir gelişmede bu devletler kıyıdaş devletlerden yana tavır koyacaklardır. Montreux Sözlüşmesi ile ilgili olarak toplanacak uluslararası bir konferansta kıyıdaş olmayan devletler dahili su yolu bağlantısını öne sürerek dolaylı kullanım hakkı nedeniyle konferansa katılma hakkını kazanacak ve her ne kadar Türkiye ile tarihi ve kültürel bağları olsa da kendilerini direkt ilgilendiren söz konusu çıkar bağlantısı nedeniyle kıyıdaş devletlerin fikirlerini destekleyen bir tutum içerisinde bulunacaklardır.

3. Askeri

Yeni oluşan BDT'nin askeri gücü mevcut bozuk ekonomik durumdan oldukça etkilenmiş ve paylaşım konusunda da anlaşmazlıklar çıkmıştır. Bunların en önemlisi Karadeniz Donanması'nın paylaşımı konusunda baş gösteren anlaşmazlıktır.

Anılan Donanmanın paylaşımı Montreux Sözlüşmesi'yle de yakından ilgilidir. Bilindiği gibi Montreux Sözlüşmesi'nin ruhunda kıyıdaş devletlerin emniyetini göz önünde tutmak amacıyla Karadeniz'e geçiş yapacak olan yabancı Deniz Kuvvetleri'nin sınırlandırılmasında Karadeniz'deki en güçlü donanmaya sahip olan devletin donanmasındaki toplam tonajı esas alınmaktadır.

Montreux Sözlüşmesi'nin imza tarihinde 60.000 ton olarak kabul edilen SSCB Karadeniz Donanması 1992 tarihi itibarıyla 300.000 tondur. Söz konusu donanmanın paylaşımı gündeme geldiğine doğal olarak bu denizdeki devletler arasında en güçlü donanma tonajı düşüş göstereceğinden kıyıdaş devletlerce bu denize giriş yapacak yabancı devlet donanmalarının toplam tonajının düşürülmesini talep edebileceklerdir. Ancak devletlerin bu talebi yapabilmeleri

için halefiyet şartını taşımaları gerektiği de unutulmamalıdır. ⁷⁵

ξ **BOĞAZLAR TRAFİĞİ'NİN YENİDEN DÜZENLENMESİNİ GEREKTİREN NEDENLER**

Bilindiği gibi Türkiye, Hazar petrolünün dünya pazarlarına kendi üstünden geçecek petrol boru hatlarıyla ulaştırılmasını istemektedir. Ancak Kazak ve Azeri Petrolü'nü taşıması ön görülen bu hat ekonomik açıdan rakiplerine göre daha pahalıya malolmaktadır. Alman Ruhrgaz Şirketi'nin bir alt kuruluşu olan Pipeline Engenering'e göre BOTAS tarafından yaptırılan fizibilite çalışması yılda 45 milyon ton petrolü Bakü'den Ceyhan'a taşıyacak bir hattın optimum maliyetinin yaklaşık 2 milyar dolar olacağını öngörmektedir. Daha önce Azerbaycan'ın Güneşli, Çıralı ve Azeri sahalarındaki petrolü çıkartacak şirketlerin oluşturduğu konsorsiyum da Bakü-Ceyhan için buna yakın tahminlerde bulunmuştu. Gürcistan ve Rusya üstünden geçmesi planlanan hatlar ise gerek kısalığı gerekse Sovyetler Birliği zamanından kalma altyapısıyla çok daha ucuza gelmektedir. Fakat Karadeniz limanlarına gelecek olan petrol Karadeniz piyasasında tüketilmediği takdirde en kolay ve ucuz yol olan Boğazlar'dan geçmek zorundadır.

Her ne kadar Montreux Sözleşmesi'nin I. ve 2. maddeleri, Boğazlar'dan serbest geçiş hakkını, taşınan yükün niteliğine bakılmaksızın garanti altına almaktaysa da, Türkiye geçiş serbestisi hükmünün yeniden yorumlanması yöntemine öncelik vererek 11 Ocak 1994 tarihinde bir tüzük çıkarmış ve Boğazlar'dan geçişi zorlaştırmıştır. 21815 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan "Boğazlar ve Marmara Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük" tehlikeli yük taşıyan "büyük" gemilerin geçişine çeşitli kısıtlamalar getirmektedir. Geçiş

⁷⁵ Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları; "Tarihi Gelişim İçinde ... s.65

özgürlüğünün özüne dokunulmadığı sürece Türkiye'nin bu tür düzenlemeler yapma hakkı vardır. Montreux ile Türkiye'nin Boğazlar Bölgesi'ndeki egemenliği yalnız geçiş ve ulaştırma konusunda sınırlandırılmıştır. Türkiye'nin zabıta ve yargı ile ilgili yetkileri saklıdır. Montreux Konferansı sırasında bu konu ile ilgili tartışmalar göz önünde tutulduğunda "günün konusu olan deniz kirliliğinin önlenmesi, azaltılması veya kontrol altına alınması ve yine geçiş güvenliğini sağlamak amacıyla trafik düzenlemeleri yapılması yetkisi" Türkiye'nin elindedir.

Buna karşın Boğazlar'ı kullanan devletler ve şirketler Tüzük'ün geçiş hakkının özüne dokunduğunu iddia etmektedirler. Bu iddialar da özellikle Rusya Federasyonu temsilcileri tarafından 1994'den bu yana ikili temaslarda ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) forumlarında sık sık dile getirilmiştir. Ama Rusya Federasyonu Türkiye'ye baskı yapmak yerine ikna etmeyi denemektedir. Ayrıca Moskova IMO gündemine hukuksal sorunlardan çok teknik aksaklıkları sokmaktadır. Çünkü Moskova'nın Tüzük Hükümleri'nin Montreux Sözleşmesi prensiplerine aykırı olduğunu yüksek sesle söylemesi birincisinin değişmesinden çok, Montreux Sözleşmesi'nin değişmesini getirebilir.

Sözleşmenin 29. maddesi, sözleşmenin yürürlüğe girmesinden 5 yıl sonra, bir veya birkaç maddesinin değiştirilmesi sürecini hükme bağlamaktadır. Buna göre, Sözleşme'ye taraf olan ülkelerden birinin revizyon isteminin kabul edilebilmesi için bir veya –maddenin niteliğine bağlı olarak- iki akid tarafça desteklenmesi gerekmektedir. Bu madde ile öncelikle diplomatik temas, eğer sonuç sağlanmazsa konferans toplanması öngörülmüştür. Konferans'ta kararlar oy birliği ile alınacaktır. Ancak 2. maddenin değişmesi için Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerin tamamının içinde yer alacağı dörtte üç çoğunluk yeterli olabilmektedir. Bu yöntemin en temel sorunu, değişimin sadece 2. maddeyle sınırlı kalamayacağı gerçeğinden kaynaklanmaktadır. Sözleşme'nin pek çok hükmü hukuken bir anlam ifade etmemektedir. Özellikle silah sistemlerinin bugün için hemen hiçbir önemi kalmamıştır. Dolayısıyla değişikliklerin diğer maddelere sıçraması olasılığı çok yüksektir. Bir başka

deyişle, Sözleşme'nin herhangi bir şekilde revize edilesi ancak tümünün ele alınmasıyla mümkündür. 28. maddenin ikinci paragrafında, Sözleşme'nin 1. maddesindeki geçiş ve seyrüsefer serbestisi prensibinin süresiz olduğu hükme bağlanmıştır. Yani; Montreux düzeninin ortadan kalkması halinde, milletlerarası örf ve adet hukukunun öngördüğü geçiş serbestisi ilkesini saklı tutmak niyetinde olduklarını açıklamışlardır. Sözleşmenin feshinin ihbarından 2 yıl sonra yürürlükten kalkacağı da aynı madde de kararlaştırılmıştır.⁷⁶

Diğer yandan Montreux Sözleşmesi'nin yerine geçmesi olası düzenlemenin içeriği, Karadeniz Bölgesi'ndeki güvenlik dengelerini değiştirecek niteliktedir. Montreux Sözleşmesi'nin 1. maddesi geçiş serbestisini mutlak anlamıyla almakta, savaş ve ticaret gemileri arasında bir ayırım yapmamaktadır. Yeni bir sözleşme veya Milletlerarası Örf ve Adet Hukuku'nun Montreux Sözleşmesi'nin yerine geçmesi durumunda, Montreux Sözleşmesi ile Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin savaş gemilerine konan kısıtlamalar tamamen ortadan kalkabilecektir. Uluslararası Adalet Divanı'nın 1949 yılında Korfuz Boğazı'yla ilintili olarak verdiği, iki açık denizi birbirine bağlayan boğazlardan savaş gemilerinin geçişinin serbest olduğu kararı; 1958'de imzalanan Karasuları Konvansiyonu ile onaylanmıştır. Ayrıca 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde de aynı nitelikte hükümler bulunmaktadır.

Montreux Sözleşmesi'nin tadili yolunda atılacak herhangi bir adım Karadeniz dengesinde ve Karadeniz-Akdeniz dengesinde önemli değişikliklere yol açacak niteliktedir. Bu dengenin değişmesinden en çok etkilenecek olan ülkenin Rusya Federasyonu olacağına şüphe yoktur. Montreux Sözleşmesi sayesinde neredeyse askeri açıdan kapalı deniz statüsünde olan Karadeniz diğer devletlerin savaş gemilerine açılacaktır. Bu, kıyı devletlerinin güvenlik beklentileri açısından farklı beklentilerin doğmasına neden olacaktır. Böylesi bir gelişme Rusya'nın bölgedeki etkisini önemli ölçüde azaltır. Zaten bu

⁷⁶ Faruk SÖNMEZOĞLU, Türk Dış Politikasının Analizi, Der Yayınları ;İstanbul, 1998, s. 397

yüzden Ruslar her fırsatta Montreux Sözleşmesi'nin değiştirilemeyeceğini söylemektedir. Bu koz, Türkiye'nin elinde olayların sonuçlarını etkileyebilecek en önemli jeopolitik araçlardan birisidir. Ancak bu kez oynanan oyun diğerlerinden oldukça farklıdır. Bundan önceki örneklerde söz konusu olan, Rejim'i büyük devletlerden birinin lehine yorumlamakken şimdi tartışılan Rejim'in tümünden değiştirilmesidir. Dolayısıyla Montreux Rejimi'nin değiştirilmesiyle kimin ne kazanacağını, kimin ne kaybedeceğini iyi düşünülmesi gerekmektedir.

1. 1994 Tarihli Yeni Boğazlar Tüzüğü; Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkındaki Tüzük

Bilindiği gibi son yıllarda deniz trafiğindeki yoğunluk karşısında, doğrudan doğruya Türk Boğazları'ndaki deniz trafiğinin düzenlenmesiyle ilgili olarak hazırlanan başlıca iç hukuk düzenlemesi "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkındaki Tüzük" idi. Ancak bu Tüzük Bakanlar Kurulu tarafından 8 Ekim 1998 tarihinde ve 98/11860 sayılı karar ile kabul edilen ve yine aynı konuda yeni bir düzenleme getiren "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü" ile yürürlükten kaldırıldı.

Türkiye'nin söz konusu düzenlemeleri," Montreux Sözleşmesi'nin ikinci maddesinde yer alan, 'Barış zamanında ticaret gemileri, gece ve gündüz, bayrak ve yükü ne olursa olsun.... hiçbir işlem olmaksızın, Boğazlar'dan geçiş ve geliş-gidiş serbestisinden yararlanacaklardır' hükmüyle çelişmeden, İstanbul, Çanakkale şehirlerinin olası tehlikelerden korunmasını sağlayacak teknik, tertip ve tedbirlerden ibaret" şeklinde değerlendirilmiştir.

Türkiye'nin Boğazlar trafiğini düzenleyen Yeni Tüzük'ün, 1936 Montreux Sözleşmesi ve uluslararası sözleşmelere uyumluluğu konusunda gösterdiği

bütün hassasiyete rağmen, Yeni Tüzük, Boğazlar konusunda Soğuk Savaş sonrası dönemdeki en önemli tartışma konularından birini teşkil etmiştir.⁷⁷

Bir diğer boyut ise; sınırsız geçiş kapsamına giren yükler ve gemilerin boyutu o denli artmıştır ki taşınan bu yüklerden petrol ve türevlerine Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından "Tehlikeli Yük" statüsü bile tanınmıştır.

Türkiye Boğazlar'dan petrol taşınmasının sakıncaları konusunda BOTAS'a yaptırdığı araştırma sonucunda bağımsız bir İngiliz şirketinin yaptığı çalışmaya göre "Kesinlikle Boğazlar'dan gemi ile petrol taşınmaz" raporu verilmiştir. Bunun yanı sıra Boğazlar'dan geçen gemi sayısı da her geçen gün yükselen bir değere ulaşmaktadır.

Boğazlar'dan 1936 yılına kadar bir yılda geçen tanker sayısı 9-10 arasındayken 1993 yılında Boğazlar'dan 50.000 civarında gemi transit geçiş yapmıştır.

Bu yoğun deniz trafiği zaten dar olan, bazı kesimlerde kuvvetli ters akıntıları bulunan, kışın zaman zaman sis tabakasıyla kaplanan Boğazlar'da, deniz kazalarına sebep olmaktadır.

Son 30 yıl içerisinde 40 ciddi kaza olmuştur(1993 yılı itibarıyla)⁷⁸. Bunlardan petrol taşıyan tankerlerin sebep olduğu kazalar mal ve can kaybına sebep olduğu gibi çevre sağlığını da ciddi ölçüde tehdit etmektedir. Mart 1994 tarihinde meydana gelen tanker kazası sonucunda tonlarca petrol denize akmıştır.

Kazalar sonucu, Boğazlar trafiğe kapatılmak suretiyle geçişler sınırlandırılmaktadır. Diğer yandan tehlikeli madde taşıyan gemilerin neden olduğu kazalar, on milyonu aşkın nüfusun yaşadığı İstanbul'un güvenliğini tehlikeye sokmaktadır.

⁷⁷ BAŞYURT, a.g.e., s. 97

⁷⁸ Burcu AKAN-Baki TEZCAN, Cumhuriyet Gazetesi Ağustos 1993, Necati YÜKSEL, Türk Boğazları'nın Önemi ve Geleceği, Makale

Son zamanlarda Azerbaycan, Kazakistan petrolü ve Türkmenistan doğal gazının akacağı terminallerin belirlenmesinde, Boğaz geçişinden söz edilmesi soruna yeni ve çok hayati bir boyut kazandırmıştır.

Bu bağlamda konuya bir başka açıdan bakıldığında Montreux Sözleşmesi Türkiye'nin Boğazlar bölgesinde hükümlerlik hakkını belgelemekte ise de uygulamada hükümlerlik hakkına tahdit getirir niteliklerle karşılaşmaktadır.

Karadeniz'e kıyıdaş devletler için bir güvenlik ve şahdamarı, Türkiye için bir kalp olan Boğazlar'ın, yeni uygulama ile trafik düzeninin daha sağlıklı işleyebileceği ve Boğazlar'ın serbest geçişe açık olmasının kesintisiz olarak sürdürülebileceği değerlendirilmesi kolaylıkla yapılabilir.

Türkiye bu düzenleme ile bir bakıma, Kafkasya ve Orta Asya Petrollerinin Boğazlar yoluyla taşınması yerine Akdeniz limanlarına nakledilmesi alternatifini sunmaktadır. Buna göre Türk topraklarından boru hatlarıyla Akdeniz'deki bir limana ulaşan petrol buradan da kullanıcı ülkelere deniz yoluyla ulaştırılabilecektir.

Kuzey komşumuz Rusya, Tüzüğün bazı maddelerine Boğazlar'dan serbest geçiş sınırlandırdığı gerekçesiyle tepki göstermektedir.

Oysa Türkiye, Boğazlar'da emniyetli bir geçiş düzeni tesis ederek Boğazlar'ı serbest geçişe açık bulundurmak ve Türkiye ile Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin güvenliğini sağlamak sorumluluğunu Montreux'de üstlenmiştir. Tüzük, Montreux Sözleşmesinin esaslarına dayanmaktadır.

Rusya "Petrol yolunu mümkün olduğu kadar az karadan geçirmek istemektedir." Bugün Boğazlar'dan yılda 50 milyon ton ham petrol geçiş yapılmaktayken, Rusya'nın istekleri doğrultusunda Orta Asya Cumhuriyetleri'nden gelen petrolün de Boğazlar'dan taşınması halinde Boğazlar'dan geçişin yılda 80 milyon tona ulaşacağı hesaplanmaktadır.

Rusya'nın dış ticaretinin % 65 'ini Boğazlar yoluyla yaptığı ve günde ortalama 30 gemisinin Boğazlar'dan geçtiği dikkate alınırsa Rusya Boğazlar'ı kendi petrol caddesi olarak görmeye devam ederek bir yandan Boğazlar geçiş rejiminde suni pürüzler çıkarırken, diğer yanda da Yunanistan, Sırbistan,

Bulgaristan, Beyaz Rusya ve Ukrayna ile bir Sırp Ortodoks işbirliği kuşağı oluşturarak Türkiye'yi izole etmeye çalışmaktadır.

Bu politikasının somut adımını teşkil etmek üzere, Yeni Boğazlar Tüzüğü'nün yürürlüğe girmesinin ardından 31 Ağustos 1994'de Rusya, Bulgaristan ve Yunanistan arasında imzalanan anlaşmaya göre, Rus petrolü tankerlerle Karadeniz üzerinden Bulgaristan'ın Burgaz limanına taşınacak. Burgaz limanı ile Yunanistan'ın Dedeağaç limanı arasında bir boru hattı inşa edilerek, Burgaz'a tankerlerle gelecek olan Rus petrolü boru hattı ile Dedeağaç'a gelecek oradan yine tankerlerle Akdeniz'e açılacaktır.

Bilindiği gibi Azerbaycan petrolerinin çıkarılması ve pazarlanmasına ilişkin Antlaşma 20 Eylül 1994'de Azerbaycan Hükümeti ile aralarında Türk ve Rus şirketlerinin de bulunduğu bir şirketler konsorsiyumu tarafından imzalanmıştır. Antlaşma üç yıllık bir gecikme ile Rusya'ya rağmen imzalanmıştır. Buna göre Azerbaycan petrolü, Bakü-Ceyhan arasında inşa edilecek boru hattı ile nakledilecektir.

Antlaşmanın, Türkiye tarafından ilan edilen Tüzüğün yürürlüğe girmesinden sonra ve Türkiye'nin önerileri doğrultusunda yapılmış olması; Boğazlar'dan serbest geçişin devamını sağlayacağı gibi Türkiye'nin hükümranlık hakkını pekiştirerek, Boğazların öneminden kaynaklanan stratejiler üretebileceğini göstermektedir.

1994 Tarihli Yeni Boğazlar Tüzüğü'nün (Resmi Gazete, "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Trafik Düzeni Hakkında Tüzük", 11 Ocak 1994, Salı, Sayı: 21815) Getirdiği Yeni Kurallar'ın Başlıcalarının Özeti Şunlardır;⁷⁹

(Md.1) Bu tüzük, Boğazlar ve Marmara bölgesinde seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla deniz trafik düzenlemesini

⁷⁹ BAŞYURT, a.g.e., s.98

gerçekleştirmek için hazırlanmış olup, bu bölge içindeki bütün gemilere uygulanır.

(Md.5) Boğazlar ve Marmara Bölgesi'nde bulunan bütün gemiler, idarenin can ve mal güvenliği bakımından yürürlükteki mevzuata aykırı olmamak kaydıyla idarenin belirlediği ya da belirleyeceği her türlü seyir kurallarına, yapılacak uyarı ve denetimlere uymak zorundadır.

(Md.7) Tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 groston ve daha büyük gemilerin kaptan, donatan ya da acenteleri İstanbul yada Çanakkale Boğaz ağızlarına girişten en az 24 saat önce Trafik Kontrol Merkezi'ne yazılı olarak geminin adı, bayrağı, çağrı işareti, tonajı, kalkış ve varış limanı, yükü, kılavuz kaptan talebi olup olmadığı, seyrini sınırlayan yetersizlikler varsa bunları ve benzeri bilgileri ihtiva eden idarece belirlenmiş Seyir Planı 1'i vereceklerdir. Marmara Denizi'nden kalkacak bu tip gemiler de kalkışlarından 6 saat önce vereceklerdir.

(Md.8) Seyir Planı 1'i vermiş olan ve teknik bakımdan gemisinin Md.6'da belirtilen uluslararası kurallara uygun olduğunu saptayan gemi kaptanları, Boğaz ağzına varışlarından 2 saat önce ya da Boğaz ağzına 20 mil kala (hangisi önce gerçekleşirse) VHF ile Trafik Kontrol İstasyonu'na rapor mevki ve Boğaz Ağzı'na tahmini varış zamanları, seyrini sınırlayan yetersizlikler olup olmadığı, gibi bilgileri ihtiva eden Seyir Planı 2'yi vereceklerdir. Gemiler bundan sonra Trafik Kontrol İstasyonu tarafından verilecek bilgiyi gözönünde tutarak hareket edeceklerdir.

(Md.9) Boğazlar'a girecek boyu 20 metreden daha büyük gemiler, Boğaz ağzına 5 mil kala Trafik Kontrol İstasyonu'na, idarece belirlenmiş mevki raporunu vereceklerdir.

(Md.11) Deniz Trafik Ayrım Düzeni'nin uygulanması, denetlenmesi ve rapor sisteminin işlerliği için İdare Trafik Kontrol Merkezi ve trafik kontrol istasyonları kurar

(Md.17) Gemilerin Boğazlar'dan normal geçiş hızı karaya göre saatte 10 deniz milidir.

(Md.18) Boğazlar'dan geçiş yapan gemiler zorunluluk olmadıkça önlerinde seyreden gemiyi geçmeyeceklerdir.

(Md.20) Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Sözleşmesi'nde tanımlanan "kumanda altında bulunmayan tekne" ile "manevra kabiliyeti sınırlı tekne" nin Boğazlar'dan geçmesi idarenin özel iznine bağlıdır.

(Md.25) Gemilerin belirlenmiş şeritler içinde seyretmeleri zorunludur. Seyir sırasında şeritlerden taşan gemilere, 618 sayılı Limanlar Kanunu'nun 11. maddesi uyarınca ceza verileceği gibi IMO'ya ve bayrak devletine durumu ihbar edilir.

(Md.29) Boyu 150 metreden büyük gemilerin boğazlardan geçiş yapabilmesi için, donatıcı ya da işleticisi tarafından seferin planlanması aşamasında, idareye gemi ve yükü hakkında bilgi verilmesi şarttır.

(Md.30) Nükleer güç ile yürütülen ya da nükleer yük ve atık taşıyan gemiler, ilgili mevzuat uyarınca Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'ndan, tehlikeli, zararlı atık taşıyan gemiler de Çevre Bakanlığı'ndan seferlerin planlanması aşamasında izin almak zorundadırlar.

(Md.31) Tüzük ile boyu 150 metreden büyük Türk gemileri kılavuz kaptan almak zorundadırlar. Yabancı bayraklı gemiler de kılavuz kaptan alma yönünde uyarılırlar.

(Md.33) Boğazlar ve Marmara Bölgesi'nde denize moloz, safra, çöp, sintine balastı, evsel veya endüstriyel nitelikte atıklarla ekolojik dengeyi ve çevre sağlığını bozacak maddeler atılamaz, yağ ve benzeri kirletici maddeler denize basılamaz.

(Md.38) İstanbul Boğazı'ndan hava çekimi 58 m. ve daha yüksek olan gemiler geçemeyeceklerdir.

(Md.40) İstanbul Boğazı'nda üst ana akıntı hızı 6 mil/saatin üstüne çıktığında ya da lodos nedeniyle kuvvetli orkoz akıntıları oluştuğunda hızı ne olursa olsun, tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Boğaz'a giremeyeceklerdir.

(Md.50) Çanakkale Boğazı'nda akıntı hızı ile gemi hızı arasındaki fark 4 mil/saatinin altında olan gemiler Boğaza giremeyeceklerdir.

(Md.41-51) Boğazlar'da görüş uzaklığı 1 mil ve altına düştüğünde, tehlikeli yük taşıyan ve büyük gemiler Boğaz'a giremeyeceklerdir. 0.5 mile düştüğünde deniz trafiği tek yönde açık tutulacak. 0.5 milin altına düştüğünde, Boğaz geçiş trafiği iki yöne de kapatılacaktır.

(Md.42-52) Tehlikeli yük taşıyan bir büyük gemi Boğazlara girdiğinde, boğazlardan çıkıncaya kadar aynı nitelikte başka bir gemi içeri alınmayacaktır.

Boğazlar Tüzüğü'nün diğer maddelerinde de Yeni Tüzük ile belirlenen Trafik Ayrım Düzeni'nin hatları belirlenerek, ayrıntılı bir şekilde coğrafi noktalar ile tanımlanmıştır.

Boğaz trafiğine yeni düzenlemeler getiren tüzük, 1936 Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne uygun olarak ticari gemilerin geçişine herhangi bir sınırlama veya yasak getirmezken, ticari gemileri değişik kategorilere ayırarak güvenli seyrüsefer sağlanabilmesi için farklı kurallar getirmiştir. Yeni tüzüğe göre ticari gemiler: uzunluğuna, 150 metreden uzun; ağırlığına, 500 gross tondan ağır; yüksekliğine, 58 metreden yüksek; yüküne, nükleer veya tehlikeli madde taşıyan, şeklinde kategorilere ayrılmıştır.

Tüzük ile ayrıca gemilerin hızlarına, rüzgar ve akıntının durumuna göre sınıflamalar getirilmiş ve görüş mesafesinin 0.5 milin altına düşmesi halinde de Boğazın trafiğe tamamen kapatılması kararlaştırılmıştır. Denizi kirleten gemilere cezalar getirilmiş, gemilerin yüklerini önceden bildirmeleri şartı da konulmuştur. Yeni tüzük ile getirilen en önemli düzenlemelerden birisi de, 150 metreden büyük gemilerin geçişlerinde manevra zorluğu dikkate alınarak Boğaz trafiğinin karşı yönden gelen gemilere kapatılması kararı olmuştur⁸⁰.

⁸⁰ Petro-Strateji; Harp Akademileri komutanlığı yayınlarından; Harp Akademileri Basım Evi İstanbul; Mart 1996

2. 1998 Tarihli Yeni Boğazlar Tüzüğü; Türk Boğazları Deniz Trafik Düzen Tüzüğü

Deniz trafiğindeki yoğunluk karşısında, doğrudan doğruya Türk Boğazları'ndaki deniz trafiğinin düzenlenmesi "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Düzeni Hakkında Tüzük" idi. Ancak bu Tüzük, Bakanlar Kurulu tarafından 08 Ekim 1998 tarihinde ve 98/11860 sayılı karar ile kabul edilen ve yine aynı konuda yeni bir düzenleme getiren "Türk Boğazları Trafik Düzeni Tüzüğü" ile yürürlükten kaldırıldı.⁸¹

1998 Tüzüğü denizcilik kuralları bakımından, genel olarak daha ayrıntılı hükümler öngörmüştür. Bu Tüzük de, 1994 Tüzüğü gibi "Türk Boğazları'nda seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla deniz trafik düzenlemesini gerçekleştirmek" üzere hazırlanmıştır. Tüzük'te ayrıntılı bir kurallar manzumesine yer verilmesinin nedeni, Türkiye'nin bu konuda düzenleme yetkisinin icrasına veya bunun uygulanma biçimine itiraz eden devletlere karşı, yapılanın, Montreux Sözleşmesi'nin konu ve amacına aykırı olmayan bir düzenleme olduğunu kuvvetle vurgulamaktır.

1998 Tüzüğü'nde, daha önce bazı itirazlara neden olan birtakım hükümlerde ya değişiklik yapılmış ya da tamamen kaldırılmıştır (Md.5,24,29,30,31,44,54,57). Bu tutum, Türkiye'nin, Boğazlar'daki deniz trafiği ile ilgili düzenleme yetkisi konusunda, hukuken, iyi niyet ilkesine bağlı kaldığını göstermektedir.

ξ PETROLÜN TAŞINMASINDA TÜRK BOĞAZLARI'NIN ROLÜ

Jeopolitik ve jeostratejik konumu itibarıyla ve deniz ulaşımı yönünden uluslararası su yolları içinde oldukça büyük bir öneme sahip olan Türk Boğazları 1990'dan sonra Sovyetler Birliği'nin dağılımı ile ve özellikle güvenlik, kirlenme, deniz trafiği, kaçakçılık ve zabıta yetkisine dayalı düzenlemeler ve

⁸¹ İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu 15-16 Haziran 1999, Harp Akademileri Basım Evi, İstanbul, 1999, s. 113

uygulamalar nedeniyle uluslararası ilişkiler alanında güncel konular arasına girerek, özellikle Rusya ile Türkiye arasında tartışma konularından biri haline gelmiştir.

Bu tartışmaların, 25 Haziran 1992'de, soğuk savaş döneminden beri ekonomik işbirliği ve karşılıklı dayanışmayı bölgesel istikrara katkısı nedeniyle destekleyen Türkiye'nin girişimiyle Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİB) bildirgesinin imzalanıp yaşama geçirilmesi için çabaların sürdürüldüğü bir döneme rastlaması oldukça dikkat çekicidir.

Bu tartışmalar, daha çok barış zamanında Boğazlar'dan serbest geçiş yapacak yabancı ticaret gemileri hakkında Türkiye tarafından alınacak önlemler, bunlarla ilgili kurallar ve bunların uygulamaları üzerinde yoğunlaşmıştır. Özellikle Azerbaycan ve Kazakistan petrol yataklarından çıkan petrolün batı pazarına hangi yollardan ulaştırılacağı konusunda araştırmaların başladığı bu dönemde, petrol boru hattının nereden geçeceği konusundaki tartışmalarda, Rusya'nın uluslararası alandaki Türkiye aleyhindeki olan çabaları, konuya yepyeni boyut kazandırmıştır.

Azeri Devlet Petrol Şirketi SOCAR'ın TPAO ve Rusya Petrol Şirketi LUKOİL'in de içerdiği batılı petrol şirketlerinden oluşan bir konsorsiyum ile Antlaşma imzalamasından sonra, bu konudaki tartışmalar artmıştır. 20 Eylül 1994'te imzalanan antlaşma politik açıdan iki önemli konuyu ortaya koymuştur. Bunlardan birincisi Batılıların Kafkasya ve Orta Asya petrolüne olan ilgisini açıkça ortaya koymuştur. ABD şirketleri projenin %40'nı İngilizler %19'unu ve Ruslar %10'unu pay etmişlerdir. Bunun anlamı ABD ve İngiltere başta olmak üzere Batılı Ülkeler'in bundan sonra bölgeye daha yakın ilgi duyacaklarıdır.

İkincisi, bölge petrollerinin Batı pazarlarına taşınması için yeni petrol boru hatları, Bakü-İskenderun yolu ile Akdeniz'e akıtılmak istenirse, Ermenistan da devreye sokularak uyuşmazlık ve çatışma halindeki iki ülkenin (Azerbaycan ve Ermenistan) çatışmalara son vermek ve barışı korumak için ortak bir çıkar ve işbirliği içinde bulunmaları gerekmektedir. Ayrıca, Akdeniz'e uzanacak boru hattının yapımı konusunda başta Rusya olmak üzere ilgili, tüm

devletlerin onayını almak gerekecektir. Bu onayı sağlamak ise çok zor görünmekte ve yoğun bir çalışmayı gerektirmektedir.

Napolyon BONAPARTE "O dar Boğazlar'ı Rusya'ya bırakmaktansa, dünyanın yarısını bırakmayı yeğlerim" sözleriyle Ortadoğu ve Avrupa'daki stratejik dengeler açısından Türk Boğazları'nın önemini vurgulamıştır. Rus Çarı I. Alaxandre'in "Coğrafya benim Boğazlar'a sahip olmamı emrediyor. Eğer Boğazlar başkasının elindeyse, kendi evimin sahibi sayılmam imkansızdır" sözleriyle Sovyetler Birliği döneminde olduğu gibi bugün de aynen Rusya Federasyonu tarafından sürdürülen ve savunma endişeleriyle bütünleşen yayılmacı amaçlarını sürdürmekte olduğunu görmekteyiz.

Ticaret ve savaş gemilerinin savaşta ve barışta hangi koşullarda geçeceğini belirleyen Montreux Sözleşmesi, Türk Boğazları'ndan geçiş rejiminin uygulama ve denetim sorumluluğunu Türkiye'ye vermiştir. Geçişlerde Türkiye'nin güvenliğini ön planda tutan sözleşme, Karadeniz'de kıyısı olan ve olmayan devletler arasında bir ayırım yaparak, Karadeniz'de kıyısı olan ülkeler yararına bazı ayrıcalıklar öngörmüştür.

Ancak Montreux sözleşmesi, Boğazlar'daki deniz ticaret trafiği güvenliğini sağlamaktan tamamen yoksun hale gelmiştir. 1988-1992 yılları arasında Boğazlar'da 157 önemli kaza olmuş ve çok büyük boyutlardaki hasarlar kıl payı atlatılmıştır. Bu koşullarda her kaza bir sonraki büyük felaketin habercisi gibidir. 1989'da Alaska kıyılarında karaya oturan 240.000 tonluk Exxon tankerinin yarattığı çevre kirliliği hala hafızalardan silinmemiştir. Bu kirlenmenin Türk Boğazları'nda olması halinde bunun sebep olacağı çevresel ve ekolojik felaketin boyutlarını tahmin etmek çok zordur.

Montreux Sözleşmesi'nin ticaret gemilerinin yükleri ne olursa olsun hiçbir formaliteye bağlı olmadan Boğazlar'dan tam bir serbesti içinde geçebileceklerine ilişkin hükmü günümüz koşullarına tamamen ters düşmektedir. Nitekim, İstanbul Boğazı'nın Karadeniz'e girişinde 12 Mart 1994 tarihinde ikisi Kıbrıs Rum Kesimi ve biri Rus bayraklı üç petrol yüklü tankerin çarpışması sonucunda, Kıbrıs Rum bayraklı Sea Broker ve Nasia adlı tankerlerden hemen denize 80.000 ton petrol akması İstanbullular'ı korku ve

heyecana sürüklemiştir. Böylece Türk Boğazları son yıllarda ölüm trafiğinin bir çeşit tehlikeli kavşağı haline gelmiştir.

Bütün kazalar Boğazlar'dan geçişlerin düzenlenmesi ile Kafkas ve Kazak petrolünün Akdeniz'e indirmesi projelerini gündeme getirdi. Bu düzenleme 1982 B.M. Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin Boğazlar'dan geçişi düzenleyen temel kurallarına da uygundur. Boğazlar'dan geçişlerde gemiler kıyı devletinin uluslararası hukuka uygun olarak koymuş olduğu ulaşım güvenliği ve kirlenmeyi önleme tedbirlerine uymak zorundadır.

Türkiye, 1936'da S.S.C.B., İngiltere, Fransa, Romanya, Bulgaristan, Yunanistan, Yugoslavya ve Japonya arasında imzalanan Montreux Sözleşmesi'ndeki ticari gemilerin geçiş için "Kılavuzluk ve römorkaj isteğe bağlıdır" ve "Sağlık dışında durdurulması yasaktır" ifadelerinin günümüz koşullarındaki geçişlerde karmaşaya yol açtığı ve çeşitli kazalara neden olduğunu vurgulayarak tüzükle yapılan yeni düzenlemenin zorunlu olduğunu savunmaktadır.

Türkiye'nin bu tutumu Rusya'nın çeşitli biçimlerde ve çeşitli uluslararası oturumlarda tepkisine neden olmuştur. Tüzüğün Montreux Sözleşmesine aykırı ve kabul edilemez olduğunu ileri sürmüştür. Ancak göz ardı edilmeyecek gerçek şudur ki, Ruslar tüzüğün uygulanmasına itiraz ederek Azeri ve Kazak petrolünün Türk topraklarından geçen boru hattıyla Akdeniz'e ulaşmasını ve böylece kendilerinin saf dışı edilmesini önlemek istemektedirler. Türkiye ile Batılı devletlerden bir çoğu da bunun tam tersini yani söz konusu petrolün boru hatlarıyla Rus toprakları üzerinden Novorosisk'e ve oradan da Karadeniz ve Boğazlar'dan Batı pazarlarına taşınmak istendiğini düşünmektedirler. Nitekim, petrolün piyasasının yüklenildiği yerde belirlenmesi kuralını ve Rusların küçük çaplı ve tonajlı tankerleri ile Boğazlar'dan gayet rahat petrol taşıması yapabilecek güçlü bir tanker filosuna sahip olduğunu hatırlarsak, Rusya'nın oynamak istediği oyunun boyutları anlaşılabilir olur.

Nitekim Moskova'nın önerdiği yolun ekonomik açıdan en karlı yol olduğunu başta ABD ve Kazakistan ve Azerbaycan'a anlatarak bu ülkelerin desteğini almak isteyen Rusya, tüzükle Türkiye'nin getirdiği yeni tedbirlere

karşı çıkışını sürdürmektedir. Bununla da yetinmeyen ve zaman zaman Türkiye'yi tehdit eden Rusya Yunanistan'la işbirliğine giderek Boğazlar'a karşı alternatif oluşturabilmek ve petrol taşımacılığında Türkiye'ye olan bağımlılığı azaltabilmek için ortak bir proje üzerinde çalışmaya başladı. Bulgaristan'ın Burgaz kenti üzerinden geçerek Yunanistan'ın Dedeağaç kentine uzanacak bir Petrol Boru Hattı'nın yapılması konusunda ön anlaşmaya vardılar.

Ancak Rusya'nın yeni Boğazlar Tüzüğüne karşı yürüttüğü sert tutum, Yunanistan ve Kıbrıs Rum Kesimi dışında fazlaca taraftar bulamadı. Başta dünyanın beş büyük denizci ülkesi ABD, İngiltere, Almanya, Japonya ve Fransa politik ilişkilerini de bozmamak için tüzüğe karşı açık bir tutum içine girmezlerken Romanya, Bulgaristan, Ukrayna, Gürcistan kapalı kapılar ardında Rusya'ya anlayış gösterirken Türkiye ile olan ilişkilerini bozacak herhangi bir politik tutum içine girmediler. Bu arada Batılı medya ve çevreci kuruluşlar Türkiye'nin Boğazlardan geçiş için uyguladığı düzenlemeyi desteklemektedirler. Bu destek Türkiye'nin tüzükten taviz vermesini önlemekle kalmadı bu konuda ki kararlı tutumunu sürdürmesini de destek oldu.

Özellikle Mayıs 1994'te Birleşmiş Milletler bünyesindeki Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) Londra'daki on gün süren toplantısında Türkiye tarafından sunulan Boğazlar İçin Trafik Ayrımı Şeması'nın aynen kabul edilerek, büyük gemiler için de bir dizi kurallarla tavsiyelerin alınması, yeni Boğazlar Tüzüğü'ne uluslararası bir nitelik ve ağırlık kazandırmıştır.

Bütün bunlardan sonra, Türk Boğazları'nın petrolün taşınmasında özellikle Kafkasya petrolünün taşınmasında rolü geniş bir biçimde tartışılır hale gelmiştir. Kazakistan ve Azerbaycan petrolünün dünya pazarlarına ulaştırılmasında Türk Boğazları'nın rolü inkar edilemeyecek kadar açıktır. Ancak, Kafkas ve Kazak petrollerini açık denizlere çıkarma ihtiyacına, Türk Boğazları'nın güvenlik ve deniz trafiği açısından yeterli olamayacağı da açıkça görülmüştür. Bir defa sabit on-oniki milyon, hareketli oniki-onbeş milyon civarındaki bir nüfusa sahip İstanbul'un güvenliği, tehlikeye atılamaz. İkincisi Boğazlar'ın kapasitesi büyük tonajlı gemilerin geçişine müsait değildir. Kazak

ve Azeri petrolü ile Orta Asya Doğal Gazı'nı taşıyacak bir trafiği kaldıramaz. Bu nedenle Boğazlar'dan eskisi gibi petrol taşınması mümkün değildir. Bu konuda Türkiye, Bakü-Ceyhan boru hattını bir alternatif olarak öne sürmektedir.



SONUÇ

Coğrafyanın isteklerine göre politikanın oluşturulması veya tabiat ile politikanın arasında sebep-sonuç ilişkisi kurularak saptanan kurallar ve değer yargıları ile politik çalışmalara yön veren bir bilim dalı olan jeopolitik, geleceği gösteren hükümleri de bünyesinde bulundurur. Coğrafi unsurların yanı sıra "zaman unsuru"nu da kullanır. Fakat temel öge daima "coğrafya"dır.

Jeopolitik; "Milli Strateji"nin tayini ve yürütülmesi üzerine temel öge "coğrafi faktörler"ın yapacağı etkileri inceler. Jeopolitikanın oluşturulması ve jeostratejinin belirlenmesi devletin yasama ve yürütme organları tarafından yapılır.

Çağdaş jeopolitiğin başlangıcı ile birlikte, bu bilim dalı üzerinde çalışan bilim adamları "Uygulamalı Siyasi Coğrafya" dedikleri, jeopolitik ilmini, tarihi gelişim içinde "pasif" rolden çıkararak politik alandaki uygulamalara yön verecek çeşitli teorileri ile "aktif" hale getirmişlerdir.

İki denizi birbirine bağlayan ve karşılıklı iki kıyı arasında kalan su geçidi şeklinde tanımlanan boğaz, dar tabii su yolu olarak, iki açık denizi, iki devletin karasularını veya ekonomik bölgelerini birbirine bağlar veya birbirinden ayırır.

Çanakkale ve İstanbul Boğazları'nın, diğer boğazlara göre kendilerine has bir takım özellikleri bulunmaktadır. Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı'ndan oluşan deniz alanı, uluslararası ilişkilerde "Türk Boğazları" olarak anılmaktadır. Türk Boğazları, Karadeniz ile Akdeniz'i birbirine bağlayan ve Avrupa ile Asya kıtalarının buluştuğu bölgeyi oluşturan tabii su yoludur. Diğer boğazlardan en önemli farkı, iki açık denizi birbirine bağlamak veya birbirinden ayırmak yerine, Akdeniz ve Karadeniz'i Marmara Denizi vasıtasıyla birbirine bağlamasıdır.

Okyanuslara doğrudan doğruya açılışı bulunmayan veya bütün sahilleri aynı devlete ait olan denizlere iç veya kapalı denizler denir. Marmara Denizi bir Türk iç denizi olduğu gibi, her iki Boğaz da tamamen Türk Karasuları içerisinde yer almaktadır. Devletin ülkesine dahil olan iç deniz üzerinde devlet,

dilediği biçimde hukuki düzenlemeler yapabilir. Deniz ulaştırma rejimini kendisi saptar.

Marmara Denizi bir iç deniz olmasına rağmen, iki açık deniz olan Karadeniz ve Akdeniz arasında bulunması özelliği dolayısıyla yabancı gemilerin geçişini tanzim etmek üzere yapılan antlaşmalar ile geçiş serbestliğini düzenleyen hükümleri kabul eden Türkiye, iç deniz statüsünün kendisine sağladığı avantajlardan faydalanamamaktadır. Çünkü Marmara Denizi geçiş açısından bugüne kadar ki uygulamalarda Çanakkale ve İstanbul Boğazları ile bir bütün olarak kabul edilmiş ve Türk Boğazları terimi içinde yer almıştır. Bu da Marmara Denizi'nin kendine has en önemli özelliğidir.

Türk Boğazları, tarih boyunca bölge ülkeleri için Karadeniz'in dünya denizleri ile irtibatını sağlayan tek deniz yolu olması nedeniyle önemini muhafaza etmiş ve etmektedir. İktisadi ve stratejik olarak, Karadeniz Limanları'nın ve Doğu ile Orta Avrupa ticari mallarının sevkine imkan veren nehir ve kanalların, kıta denizleri ile okyanuslara açılışlarını sağlayan tabii su nakil yoludur. Bir yarımada devleti olan Türkiye'nin Akdeniz-Ege Denizi ve Marmara Denizi'ndeki devletler ile nehir ve kanallarla Karadeniz'e çıkışı olan devletlere yapılacak deniz ulaştırmasını kontrol etme imkanı veren Boğazlar, Türkiye'nin milli birlik, siyasi ve iktisadi birlik ve bütünlüğü ile güvenliği ve savunmasının da hayati noktalarından birini teşkil etmektedir.

Türk Boğazları güvenlik boyutuyla jeostratejik değere sahiptir. Askeri ve ekonomik değerinin yanı sıra doğu-batı ekseninde iki kıta arasındaki köprü görevi görmesi nedeniyle siyasi bakımdan da jeostratejik değerini günden güne daha da artırmaktadır.

Türkiye ve Karadeniz Ülkeleri'nin güvenliği için Türk Boğazları, stratejik olarak da önemini tarih boyunca bölgede oynadıkları rol ile göstermiş ve günümüzün devamlı değişen gelişmelerinde ilklere attığı imzalar ile oynadığı stratejik roller, yapılan ikili ve çok taraflı açık ve gizli antlaşmalarda kendisini göstermiştir. Boğazlar bölgesini elinde bulunduran Roma ve Osmanlı İmparatorlukları'nın doğu batı istikametinde genişlemelerinde bu bölgeyi geçiş olarak kullanmaları ve uzun süreli devletler kurabilmiş olmalarında bu stratejik

üstünlükten yararlanmaları, Dünya Politikası izleyen Avrupa ülkelerinin bu coğrafyaya sahip olma arzuları ile Rusya'nın Boğazlar ile ilgili bitmek tükenmek bilmeyen tarihi ve evrensel politikası ve istekleri Boğazlar'ın önemini ve stratejik değerini kendiliğinden ortaya çıkartmaktadır.

Değişmekte olan dünyamızda, içine girdiğimiz yeni yüzyılın başlangıcında, uluslararası ilişkilerde belirleyici unsur olarak ön plana ekonomik ilişkilerin çıktığı görülmektedir. Stratejik öneminin yanı sıra Boğazlar'ın iktisadi öneminde de artış görülmektedir. Dünyadaki ve Boğazlar coğrafyasının etrafındaki ülkelerdeki yeni oluşum ve değişimler ile SSCB'nin dağılması ile ortaya çıkan durum, Boğazlar'ın iktisadi öneminin artışında direkt etkiye sahiptir. Karadeniz'e sahili olan devlet sayısı ilk kez altıya yükselmiştir. Karadeniz'e kıyısı olmayan Orta Asya ve Kafkas kökenli BDT devletleri, zaten bozuk olan ekonomileri için kaçınılmaz bir zorunluluk olan deniz ulaştırmasını kıyıdaş Gürcistan, Ukrayna ve Rusya Federasyonu limanlarından istifade ederek gerçekleştirmektedirler. SSCB döneminde buna göre kurulmuş demir yolu ve dahili su bağlantıları bu zorunluluğa temel teşkil etmektedir. Bu yeni oluşan durumda onüç ülkenin Türk Boğazları ile doğrudan ilgili hale geldiği görülmektedir. Tuna-Ren, Tuna-Main iç su yolları ve bağlantılarının açılması ve Volga-Baltık, Don-Volga iç su yolu ve kanalları ile Boğazlar'ın hinterlandı ve kullanıcılarının sayısının artması Boğazlar üzerinden yapılan ticaret ve ekonominin dolayısıyla Türk Boğazları trafiğinin ve de öneminin artışına neden olmuştur.

Kazakistan, Azerbaycan ve Türkmenistan topraklarıyla Hazar Denizi'nde bulunan petrol ve doğalgaz sahalarının ilgili devletler ve uluslararası firmalarca birlikte işletmeye açılmaları sonucu elde edilen ürünün dünyaya Boğazlar üzerinden pazarlanma girişimleri Boğazlar trafiği ile ilgili önemli bir gelişme ve neticesinde Türkiye ve Türk Boğazları'nın ekonomik olarak enerji köprüsü olmasına ve stratejik olarak da etkin rol oynamasına yol açacaktır. Türk Boğazları'nın halen uygulanmakta olan uluslararası hukuki statüsü, 1923 Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin Türkiye'nin savunma güvenliği gerekçesi ile

değiştirilmesini istemesi nedeniyle günün şartlarına göre yenilediği 1936 Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile belirlenmiştir.

1936 Montreux Boğazlar Sözleşmesi günümüze kadar değişmeden varlığını korumuş ancak 1965 ve 1982 yıllarında ulusal, 1994 yılında da uluslararası boyutta yürürlüğe konulan Tüzükler'le düzenlenmiştir.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin 1. ve 2. maddeleri, Boğazlar'da serbest geçiş hakkını, taşınan yükün niteliğine bakılmaksızın garanti altına almaktaysa da, Türkiye geçiş serbestisi hükmünün yeniden yorumlanmasına öncelik vererek 11 Ocak 1994 tarihinde çıkardığı ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nün onayıyla yürürlüğe koyduğu Tüzük ile Boğazlar'dan geçişi zorlaştırmıştır. Tehlikeli yük taşıyan büyük gemilerin geçişine kısıtlamalar getirilmiştir. Geçiş özgürlüğünün özüne dokunulmadığı sürece Türkiye'nin bu tür düzenlemeler yapmaya hakkı vardır.

Yeni Tüzüğe en fazla eleştiri Rusya'dan gelmiştir. Bu eleştirinin temeli "Boğazlar'da Türk egemenliğinin artırılmasının hedeflenerek, Hazar petrolünün Boğazlar yoluyla naklinin engellenmeye çalışılması" iddialarıdır.

Montreux Sözleşmesi'nin tadili yoluyla atılacak herhangi bir adım Karadeniz dengesinde ve Karadeniz-Akdeniz dengesinde önemli değişikliklere yol açacak niteliktedir. Bu dengenin değişmesinden ise en çok etkilenecek olan ülkenin Rusya Federasyonu olacağına şüphe yoktur. Bu nedenle Rusya Federasyonu temsilcileri IMO forumlarında ve ikili temaslarda Türkiye'ye baskı yapmak yerine ikna etmeyi denemekte ve gündeme hukuksal sorunlardan çok teknik aksaklıkları getirmektedirler.

11 Ocak 1994 tarihli "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkındaki Tüzük" , Bakanlar Kurulu tarafından 08 Ekim 1998 tarihinde kabul edilen "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü" ile yürürlükten kaldırıldı. Bu Tüzük ile Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin ikinci maddesi hükmüyle gelişmeden İstanbul ve Çanakkale şehirlerinin olası tehlikelerden korunmasını sağlayacak teknik, tertip ve tedbirlerin alınması amaç edinilmiştir.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi Türkiye'nin Boğazlar bölgesinde hükümler hakkını belgelemekte ise de uygulamada hükümler hakkına tahdit getirir niteliklerle karşılaşmaktadır.

Türkiye, Boğazlar'da emniyetli bir geçiş düzeni tesis ederek Boğazlar'ı serbest geçişe açık bulundurmak ve Türkiye ile Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin güvenliğini sağlamak sorumluluğunu Montreux'de üstlenmiştir.

Rusya dış ticaretinin % 65' ini Boğazlar yoluyla yapmaktadır. Boğazlar'ı kendi petrol caddesi olarak görmeye devam ederek Boğazlar Geçiş Rejimi'nde suni pürüzler çıkartırken, aslında Tüzük ile Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin güvenliğini sağlamayı hedef alan Türkiye'nin, Rusya'nın çıkarlarını da en çok gözetilen ülke olduğunu unutmamalıdır.

Montreux Rejimi'nin değiştirilmesi ile kimin ne kazanacağını, kimin ne kaybedeceğini çok iyi düşünülmesi, tekrar tekrar düşünülmesi gerekmektedir.

ÖZET (TÜRKÇE)

Türk Boğazları'nın diğer boğazlara göre kendine has bir takım özellikleri bulunmaktadır. Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı'ndan oluşan deniz alanı, uluslararası ilişkilerde bu isimle anılmaktadır. Her iki Boğaz ile Marmara Denizi tamamen Türk Karasuları içerisinde yer almaktadır,

Tarih boyunca bölge ülkeleri için Karadeniz'in dünya denizleri ile irtibatını sağlayan tek deniz yolu olması nedeniyle önemini muhafaza etmiş ve etmektedir. Bu durum Boğazları elinde bulunduran devlete iktisadi ve stratejik üstünlük sağlar.

Karadeniz'e kıyısı olan devletler ile nehir ve kanallarla Karadeniz'e çıkışı olan devletlere yapılacak ve bu bölgeden dünya denizlerine yapılan deniz ulaştırmasını kontrol etme imkanı veren Boğazlar, Türkiye'nin milli birlik, siyasi ve iktisadi birlik ve bütünlüğü ile güvenliği ve savunmasının da hayati noktalarından birini teşkil etmektedir.

Askeri ve ekonomik değerinin yanı sıra iki kıta arasında köprü görevi görmesi nedeniyle siyasi bakımdan sahip olduğu stratejik değeri günden güne daha da artmaktadır.

Günümüzde stratejik öneminin yanı sıra Boğazlar'ın iktisadi öneminde de artış görülmektedir. Özellikle Sovyetler Birliği'nin dağılması ile ortaya çıkan durum ve yeni oluşum Boğazlar'ın iktisadi öneminin artışında direkt etkiye sahiptir.

Kazakistan, Azerbaycan ve Türkmenistan toprakları ile Hazar Denizi'nde bulunan petrol ve doğalgaz sahalarından çıkartılan ürünün, dünyaya Boğazlar üzerinden pazarlanma girişimleri Boğazlar Trafikçi ile ilgili önemli bir gelişme olarak ön plana çıkmaktadır. Neticesinde Türkiye ve Türk Boğazları'nın ekonomik olarak enerji köprüsü haline gelmesi, Türk Devleti'nin stratejik olarak da bölgede daha etkin rol oynamasına yol açacaktır.

Boğazlar'ın, boğaz geçişinde yeni durum ve oluşumların yol açtığı tehlikelerden korunmasını sağlayacak teknik, tertip ve tedbirlerin alınması, emniyetli geçiş düzeni tesisi, Boğazlar'ı serbest geçişe açık bulundurma ve

Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin güvenliğini sağlama sorumluluğunu Montreux'de üstlenen Türkiye'ye, geçiş özgürlüğünün özüne dokunmadan geçişi zorlaştıracak Tüzükler çıkarması imkanını tanımıştır.

Sonuç olarak, Soğuk Savaş sonrasında özellikle Karadeniz'de ve bölgede değişen dengelerin, Türkiye'ye Boğazlar'da açıklıktan kapalılığa doğru bir dengenin sağlandığı daha ileri adımlar atabileceğini ortaya koymaktadır.



ÖZET (YABANCI DİLDE)

Turkish Straits have some specific features respect to others . The water area that consists of Canakkale Strait, Marmara Sea and Bosphorus is called with this name in international relations. This area is included into Turkish territorial water.

Because there is only one sea pass supplying the relationships between Black Sea and other seas in the world, these straits have kept their importance up to now. This condition supplies economic and strategical force to the country that has Bosphorus and Canakkale Strait.

The straits, which give possibility to control the navigation from Black Sea and the rivers which are connected to Black Sea to world seas, are very important for Turkish national unity, political and economic unity, its security and defense.

With military and economic values, their strategical value – because of the politics is increasing from day to day due to their duty to connect Europe with Asia.

Not only straits' strategical importance but also their economic importance has increased recently. Especially, after Soviet Union separated, the new condition has very important effect on increasing of the straits' economic importance.

The marketing attempt of the products of petroleum and natural gas, which are produced in the area of Kazakistan, Azerbaycan, Turkmenistan and Hazar Sea , via Turkish Straits affects the traffic density of them. Eventually, Becoming energy bridge of Turkey and Turkish Straits will give chance to Turkish country to take an important role at this region.

Finally, after cold war, the changed conditions in Black Sea Region forces Turkey to take radical rules to supply the balance.

YARARLANILAN YAYINLAR

- T.C. GENEL KURMAY BAŞKANLIĞI HARP AKADEMİLERİ KOMUTANLIĞI, "Atatürk'ün Jeopolitik ve Stratejik Görüşleri", Harp Akademileri Basım Evi, Yenilevent-İstanbul, 1981
- Resmi Gazete, "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Trafik Düzeni Hakkında Tüzük", 11 Ocak 1994, Salı, Sayı: 21815 ve 98/11860 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ,Tüzük, 08 Ekim 1998
- BAYAT Mert, "Milli Güç ve Devlet", Belge Yayınları, İstanbul 1986
- DEMİR Ali Faik, "Jeopolitiğe Günümüzden Bir Bakış", Harp Akademileri Bülteni, Harp Akademileri Basım Evi, Yenilevent-İstanbul, Yıl:36 Sayı:195 Mart 2000
- T.C. KÜLTÜR BAKANLIĞI, "Atatürk'ün Milli Dış Politikası", Cilt I ve Cilt II, T.C. Kültür Bakanlığı Milli Kütüphane Basımevi, Ankara 1994,
- DOUHET Giulio, Çeviri, "Hava Hakimiyeti" Harp Akademileri Basım Evi, Yenilevent-İstanbul 1980
- SEVERSKY, P. De. Alexander, "Hava Kuvvetleriyle Zafer", Harp Akademileri Basım Evi, Yenilevent-İstanbul 1978
- Amiral CELERIER Pierre, "Jeopolitik ve Jeostrateji" Harp Akademileri Basım Evi, Yenilevent-İstanbul, 1968
- T.C. GENEL KURMAY BAŞKANLIĞI HARP AKADEMİLERİ KOMUTANLIĞI, "Askeri Coğrafya (Kara, Deniz, Hava Harp Akademileri için), Harp Akademileri Basım Evi, Yenilevent-İstanbul, Mart 1992
- T.C. GENEL KURMAY BAŞKANLIĞI HARP AKADEMİLERİ KOMUTANLIĞI, "Orta Asya Petrolleri". Harp Akademileri Basım Evi, Yenilevent-İstanbul, 1999
- T.C. GENEL KURMAY BAŞKANLIĞI HARP AKADEMİLERİ KOMUTANLIĞI, "Petro-Strateji", Harp Akademileri Basım Evi, Yenilevent-İstanbul, Mart 1996

- T.C. GENEL KURMAY BAŞKANLIĞI HARP AKADEMİLERİ KOMUTANLIĞI, "Tarih Gelişimi İçinde Türk Boğazları ve Yeni Oluşumların Işığında Geleceği", Harp Akademileri Basım Evi, Yenilevent-İstanbul, Mayıs 1993
- BAŞYURT Erhan, "Ateş Yolu -Boğazlarda Bitmeyen Kavga-", Timaş Yayınları, İstanbul 1998
- Deniz Hakim Albay ÖZDALGA Numan, "Türk Boğazlarının Tarih İçindeki Önemi", T.C. Deniz Basımevi, İstanbul 1965
- ATAK M. Sadık, "Türkiye Kapısı Boğaz", T.C. Ziraat Bankası Matbaası, Ankara 1947
- AKTES Nimet Kurat, "Türkiye ve Rusya 1798-1919", 1970, Ankara,
- KOCABAŞ Süleyman, "Türkiye'nin Canı Boğazlar", 1994 İstanbul,
- OSMANCZYK Edmund Jan , "Encyclopedia of the United Nations and International Agreements", 1990, New York,
- İHSAN Gürkan, The Turkish Straits Regime in Historical Perspective, Turkish Straits New Problems New Solutions, 1995, İstanbul
- TUKİN Gürkan, Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Boğazlar Meselesi, 1947, İstanbul
- UÇAROL Rifat, Siyasi Tarih 1789-1994, İstanbul 1995,
- UÇAROL Rifat, Değişmekte Olan Dünyada Türk Boğazlarının Önemi ve Geleceği, Yeni Dünya Düzeni ve Türkiye, 1992, İstanbul,
- KURDAKUL Necdet, Osmanlı Devleti'nde Ticaret Anlaşmaları ve Kapitülasyonlar, 1981, İstanbul
- DANIŞMEND İsmail Hakkı, Osmanlı Tarihi Kronolojisi, Cilt IV, 1972, İstanbul
- Prof. ERİM Nihat; Devletlerarası Hukuk ve Siyasi Tarih Metinleri, 1953, Ankara
- Standford J Shaw ve Ezel Kural Shaw, Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye, II. Cilt, 1994, İstanbul
- Oral SANDER, Siyasi Tarih İlkçağlardan-1918'e, 1989, Ankara, s. 220

- EVANS Laurance, Türkiye'nin Paylaşılması (1914-1924), Tevfik ALANAY, İstanbul: Milliyet Yayınları, 1972
- T.C. GENEL KURMAY BAŞKANLIĞI HARP AKADEMİLERİ KOMUTANLIĞI, "Sevres ve Lozan (öncesiyle-sonrasıyla)", Harp Akademileri Basım Evi, Yenilevent-İstanbul, 1999
- T.C. GENEL KURMAY BAŞKANLIĞI HARP AKADEMİLERİ KOMUTANLIĞI, "Kara Harp Akademisi 1994-1995 Öğretim Yılı, Türk Büyükleri-Tarih Olaylar Haber/yorumlar, Harp Akademileri Basım Evi, Yenilevent-İstanbul, Haziran 1995
- SÜNGÜ Tayyar, "Jeopolitik Kavramların Işığı Altında Tarih Boyunca Türk Boğazlarının Önemi", Kara Kuvvetleri Dergisi, K.K.K.Basımevi, İstanbul 1983
- SÖNMEZOĞLU Faruk, Türk Dış Politikasının Analizi, Der Yayınları; İstanbul, 1998
- AKAN Burcu – TEZCAN Baki, Cumhuriyet Gazetesi Ağustos 1993, Necati YÜKSEL, Türk Boğazları'nın Önemi ve Geleceği, Makale
- T.C. GENEL KURMAY BAŞKANLIĞI HARP AKADEMİLERİ KOMUTANLIĞI, "İkinci Denizcilik Sempozyumu 15-16 Haziran 1999" Harp Akademileri Basım Evi, Yenilevent-İstanbul, 1999
- T.C. GENEL KURMAY BAŞKANLIĞI HARP AKADEMİLERİ KOMUTANLIĞI, "Orta Asya-Hazar-Ceyhan Boru Hattı ve Milli Güce Etkileri", Harp Akademileri Basım Evi, Yenilevent-İstanbul, Nisan 1999
- BAYUR Hikmet, "Atatürk'ün Hayatı ve Eserleri", Güven Basımevi, Ankara 10 Kasım 1963
- General BELEN Fahri, "Askeri Siyasal ve Sosyal Yönleriyle Türk Kurtuluş Savaşı", Başbakanlık Basımevi, Ankara 1973
- Prof. Dr. DAVER Bülent "Siyaset Bilimine Giriş", Doğan Yayınevi, Ankara
- Doç. Dr. EREN Ahmet Cevat, "Jeopolitik Tarihine Toplu Bir Bakış", İstanbul 1964

- Kur. Albay İLHAN Suat, "Jeopolitikten-Taktiğe" Harp Akademileri Basım Evi, Yıldız-İstanbul 1971
- J. MORGENTHAU Hans, "Uluslararası Politika", Sevinç Matbaası, Ankara, 1970, Cilt I, II
- W. BALDWIN, Hanson, Çeviren: Bilgi AYDIN, "Yarının Staratejisi", Harp Akademileri Basım Evi, Yenilevent-İstanbul 1978
- Prof. Dr. MERAY Seha, "Montreux Boğazlar Konferansı Tutanakları, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara 1976
- ERKİN Feridun Cemal, "Türk-Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi", Başnur Yayınevi, 1968
- Prof. Dr. BİRSEL Cemil, "Devletlerarası Antlaşmalar", İstanbul Üniversitesi, İstanbul 1936
- Prof. Dr. BELİK Mahmut, "Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü", İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1969
- AKŞİN Sina, "Türkiye Tarihi", Cem Yayınevi, 1989
- HELMREICH Paul C., Çeviren Şerif Erol, "Sevres Entrikaları", Sabah Kitapları, İstanbul 1996
- KARACAN Ali Naci, "Lozan Konferansı ve İsmet Paşa", Bilgi Yayınları, İstanbul 1993
- SANDER Oral, "Siyasi Tarih", İmge Kitabevi, İstanbul 1989
- T.C. GENEL KURMAY BAŞKANLIĞI HARP AKADEMİLERİ KOMUTANLIĞI, "Tarihte Türk-İngiliz İlişkileri", Harp Akademileri Basım Evi, Yenilevent-İstanbul 1975
- T.C. GENEL KURMAY BAŞKANLIĞI HARP AKADEMİLERİ KOMUTANLIĞI, "Kafkaslar, Orta Asya ve Avrasya Perspektifinde Türkiye'nin Önemi Sempozyumu", Harp Akademileri Basım Evi, Yenilevent-İstanbul Nisan 1998
- SİSAV, "Türkiye'nin Enerji İhtiyacı Açısından Hazar Bölgesi Petrol ve Doğalgaz Kaynaklarının Değerlendirilmesi", İstanbul Nisan 1998
- BOTAŞ, "Kafkasya Petrollerinin Bugünü ve Geleceği 21nci Yüzyılın Eşiğinde Hazar Havzası" Ankara 1998

- ÜNER DİNG, Milliyet Gazetesi, "Boğaz Geçiş'i", 01 Nisan 1999
- İLHAN SUAT, "Jeopolitik Duyarlılık", Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1989
- ABİSEL ASLAN, "Boğazlar Meselesi", Ankara, 1945
- Dr. BALTALI KEMAL, "1936-1956 Yılları Arasında Boğazlar Meselesi", Ankara 1959
- KOÇU REŞAT EKRAM, "Osmanlı Muahedeleri ve Kapitülasyonlar", İstanbul 1934
- AKŞİN APULAHAT, "Atatürk'ün Dış Politika İlkeleri ve Diplomasi", Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1991
- TOPÇU VELİ, "Türkiye'nin Birinci Dünya Savaşı Öncesi Jeopolitik Konumu" Harp Akademileri Basım Evi, Yenilevent-İstanbul 1956

Bitlis
olarak gö.

Halen 1nci O.
görev yapmaktadır.

Evli ve iki erkek çocuk ba