

KARADENİZ

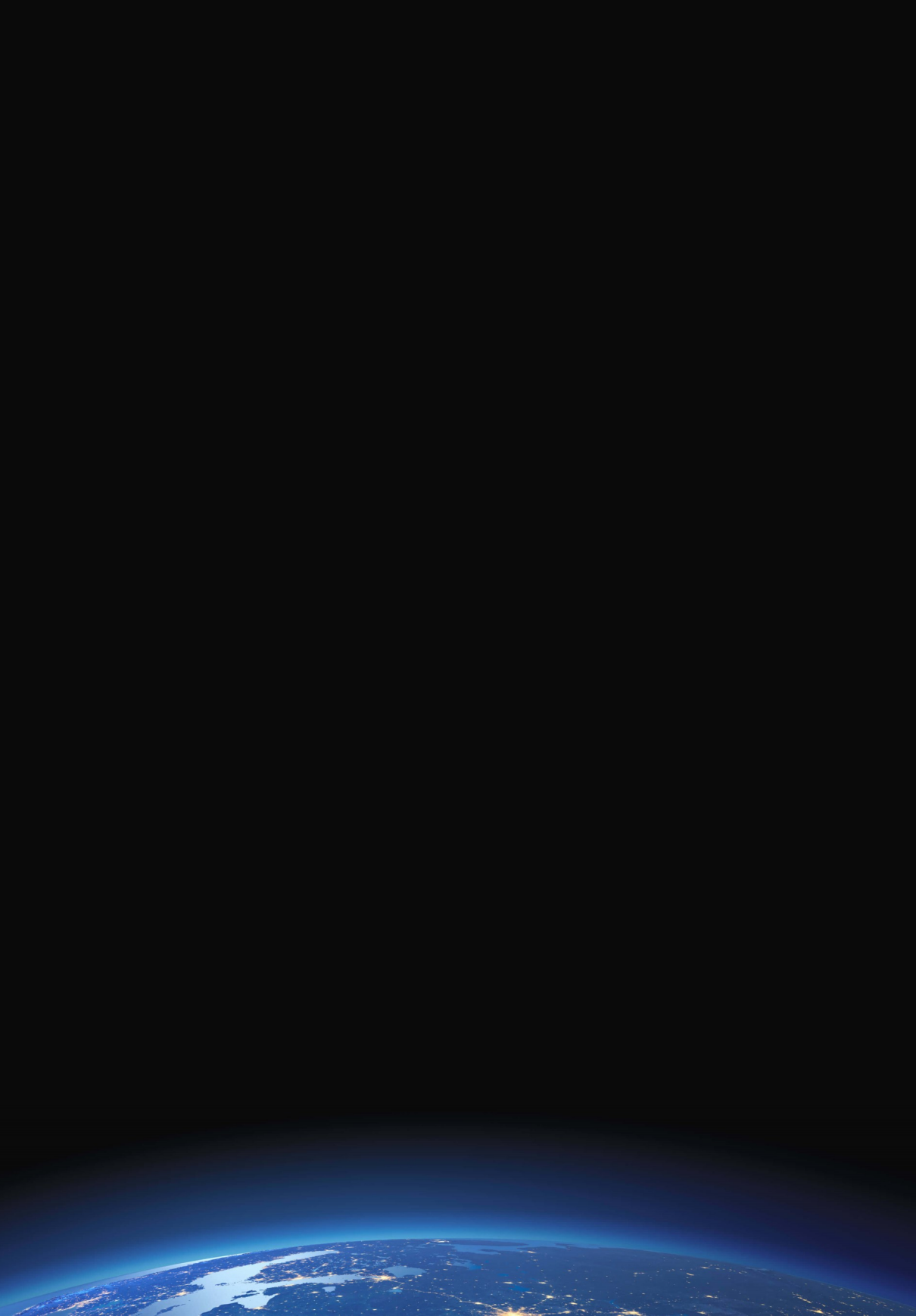
2020 GELİŞMELERİ IŞIĞINDA
BÖLGESEL DEĞERLENDİRMELER

Editör
ÖZGÜR TÜFEKÇİ



KARADENİZ
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
Stratejik Araştırma Merkezi

SAM



KARADENİZ

2020 GELİŞMELERİ IŞIĞINDA BÖLGESEL DEĞERLENDİRMELER

Editör
ÖZGÜR TÜFEKÇİ



KARADENİZ
TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
Stratejik Araştırma Merkezi

SAM

KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ YAYINLARI

Özgür Tüfekçi

Doç. Dr. Tüfekçi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Stratejik Araştırma Merkezi Müdürü ve Uluslararası İlişkiler Bölümü öğretim üyesidir. Aynı zamanda, İngiltere merkezli bir düşünce kuruluşu olan CESRAN International'ın (www.cesran.org) kurucusu ve Genel Direktörüdür. Sheffield Üniversitesi'nden Uluslararası İlişkiler yüksek lisans derecesi ve Coventry Üniversitesi'nden Sosyoloji ve Uluslararası İlişkiler doktora derecesi almıştır. Başlıca araştırma alanları Avrasyacılık, Ulus İnşası, Milliyetçilik Teorileri, Jeopolitik Kuramlar ve Yükselen Güçlerdir.

KARADENİZ: 2020 GELİŞMELERİ IŞIĞINDA BÖLGESEL DEĞERLENDİRMELER

KTÜ-SAM Kitapları 1

www.ktu.edu.tr/sam

ISBN: 978-605-2271-35-3

© 2021 Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları

1. Baskı: Temmuz 2021, Trabzon

Kapak Tasarımı / Sayfa Düzeni

KTÜ Stratejik Araştırma Merkezi

Baskı: KTÜ Matbaası, TRABZON

Tel: 0462 377 21 43

Adres: KTÜ Yayınları Satış Bürosu

Tel: 0462 377 22 32

Üniversiteler Yayın yönetmeliğinin 6. maddesine göre bu eserin bilim ve dil bakımından sorumluluğu yazarlara aittir.

Bu eserin herhangi bir kısmının izinsiz ve kaynak gösterilmeden alıntılanması, internet sitelerinde yayınlanması, pdf ya da kitap şeklinde parayla satılması yasaktır. Aksi eylemde bulunanlar telif hakları yasaından doğan tüm yükümlülükleri peşinen kabullenmiş sayılırlar.

KARADENİZ:

2020 Gelişmeleri Işığında Bölgesel Değerlendirmeler

Editör: Özgür Tüfekçi

İçindekiler

TAKDİM8

1. BÖLÜM: Bölge Ülkelerinin 2020 Görünümü

Çok Yönlü Dış Politika Arayışında Türkiye: 2020 13

RUKİYE PATAN ve ÖZGÜR TÜFEKÇİ

Karabağ Savaşı ile Yeniden Dirilen Azerbaycan: 2020 51

HÜLYA KINIK

İç Sorunlar ve Çözüm Arayışları İçinde Bulgaristan:
2020 78

VAHİT GÜNTAY

Var Olma Mücadelesi İçinde Ermenistan: 2020 108

DİLEK KARADENİZ TOPAL

Batı ile Bütünleşme Sürecinde Gürcistan: 2020 143

HASAN YILMAZ

Doğu ile Batı Arasında Yönünü Arayan Moldova:
2020 182

SELİM KURT

Pandemi ve Seçim Kıskaçında Romanya: 2020 208

EDA TUTAK

Bölgesel Mücadelenin Küresel Aktörü Rusya: 2020 243

YAŞAR SARI

Reform Arayışının Gölgesinde Ukrayna: 2020..... 290

ADNAN SEYAZ

Müzmin Sorunlar Sarmalında Yunanistan: 2020..... 320

ŞEYMA KALYONCU

2. BÖLÜM: Uluslararası Aktörler ve Geniş Karadeniz Havzası

Trump Giderken Amerika Birleşik Devletleri'nin Karadeniz Politikası: 2020 354

MURAT ÜLGÜL

NATO ve Geniş Karadeniz Havzası: 2020 385

PELİN ÇOLAK ve CEREN HAKYEMEZ

Geniş Karadeniz Havzası'nda Çin'in Yeniden Konumlanma Stratejisi: 2020..... 412

MÜGE YÜCE

Avrupa Birliği'nin Geniş Karadeniz Havzası'na Yönelik Politikaları: 2020 439

FEVZİ KIRBAŞOĞLU ve ÖZGÜR TÜFEKÇİ

3. BÖLÜM: Geniş Karadeniz Havzasında Sınıraşan Sorunlar

Ukrayna ve Suriye Krizlerinin Kesişimi: Rusya ve Türkiye'nin Jeopolitik Mücadelesi 476

RAHMAN DAĞ

Soğuk Savaş Sonrasında Karadeniz Havzası'nda Göç ... 498

İSMAİL KÖSE

“Kanal İstanbul” Projesinin Montrö Boğazlar Rejimine
Olası Etkileri Üzerine Bir Değerlendirme 523

BÜLENT ŞENER

Karadeniz Bölgesi Enerji Dinamikleri 551

ANIL ÇAĞLAR ERKAN ve AYÇA EMİNOĞLU

Çevresel Sorunlar Bağlamında Karadeniz Havzasında
Türkiye'nin Taraf Olduğu Uluslararası İş Birlikleri..... 595

NİSA ERDEM

2020 Yılı Rus İstihbarat Faaliyetleri 625

AHMET ATEŞ

Karadeniz ve Küreselleşme 650

BÜŞRA YILMAZ ve MURAT ÇEMREK

Geniş Karadeniz Bölgesi'nde Entegrasyon Hareketleri ve
Güç Mücadelesi: Jeoekonomik Bakış 678

BAYRAM GÜNGÖR

YAZARLAR 714

TAKDİM

Karadeniz: 2020 Gelişmeleri Işığında Bölgesel Değerlendirmeler yayın hayatına başladığı bu ilk çalışmayla küresel ve bölgesel gelişmelere odaklanarak bölge ile ilgilenen araştırmacılar için bir başvuru kaynağı olmayı amaçlamaktadır.

Kısa zamanda yoğun bir çalışma ve emeğin ürünü olarak sizlerle buluşan elinizdeki eserin bilgi ağırlıklı olması hedeflenirken, yazarların yapmış olduğu analizler okuyucunun takdirine bırakılmıştır. Bu noktada birbirinden değerli yazarlarımız çalışmalarını uzmanlıkları çerçevesinde sunarken analitik yaklaşımlarıyla birbirini tamamlayan bölümleri kitaba bütüncül bir perspektif katmaktadırlar.

2020’de Karadeniz Havzasındaki gelişmelerin ele alındığı bu kitapta yirmi bir makale yer almaktadır. Üç bölümünden oluşan kitabımızın ilk bölümünde havzadaki ülkelerden onunun 2020 yılında yaşadıkları süreçler masaya yatırılırken; ikinci bölümde uluslararası aktörlerin havzaya yaklaşımları ele alınmıştır. Üçüncü bölümde ise nispeten daha bağımsız makalelerle Karadeniz havzası farklı açılardan incelenmekte ve okuyucuya ilk iki bölümdeki makaleleri analitik olarak birleştirebilecekleri alan sunulmaya çalışılmaktadır.

Birinci bölüm Rukiye Patan ve Özgür Tüfekçi’nin Türkiye’nin pandemi koşulları altında 2020 yılında geçirmiş olduğu süreçleri ele aldığı “ok Yönlü Dış Politika Arayışında Türkiye: 2020” başlıklı çalışma ile başlamaktadır. Akabinde Hülya Kınık “Karabağ Savaşı ile Yeniden Dirilen Azerbaycan: 2020”; Vahit

Güntay “İç Sorunlar ve Çözüm Arayışları İçinde Bulgaristan: 2020”; Dilek Karadeniz Topal “Var Olma Mücadelesi İçinde Ermenistan: 2020”; Hasan Yılmaz “Batı ile Bütünleşme Sürecinde Gürcistan: 2020”; Selim Kurt “Doğu ile Batı Arasında Yönünü Arayan Moldova: 2020”; Eda Tutak “Pandemi ve Seçim Kıskaçında Romanya: 2020”; Yaşar Sarı “Bölgesel Mücadelenin Küresel Aktörü Rusya: 2020”; Adnan Seyaz “Reform Arayışının Gölgesinde Ukrayna: 2020”; Şeyma Kalyoncu “Müzmin Sorunlar Sarmalında Yunanistan: 2020” başlıklı makaleleriyle havza ülkelerini ele almaktadırlar.

İkinci bölümde ise havzanın dışındaki aktörlerin havza ülkelerine yaklaşımları ve politika oluşturma süreçleri Murat Ülgül’ün “Trump Giderken: Amerika Birleşik Devletleri’nin Karadeniz Politikası, 2020”; Pelin Çolak ve Ceren Hakyemez’in “NATO ve Geniş Karadeniz Havzası: 2020”; Müge Yüce’nin “Geniş Karadeniz Havzası’nda Çin’in Yeniden Konumlanma Stratejisi: 2020”; ve Fevzi Kırbaşoğlu ve Özgür Tüfekçi’nin “Avrupa Birliği’nin Geniş Karadeniz Havzası’na Yönelik Politikaları: 2020” başlıklı makaleleriyle incelenmektedir.

Son bölümde ise ilk iki bölümdeki makaleleri tamamlayıcı ve birleştirici olarak Rahman Dağ “Ukrayna ve Suriye Krizlerinin Kesişimi: Rusya ve Türkiye’nin Jeopolitik Mücadelesi”; İsmail Köse “Soğuk Savaş Sonrasında Karadeniz Havzası’nda Göç”; Bülent Şener “‘Kanal İstanbul’ Projesinin Montrö Boğazlar Rejimine Olası Etkileri Üzerine Bir Değerlendirme”; Anıl Çağlar Erkan ve Ayça Eminoğlu “Karadeniz Bölgesi Enerji Dinamikleri”; Nisa Erdem “Çevresel Sorunlar Bağlamında Karadeniz Havzasında Türkiye’nin Taraf Olduğu Uluslararası İş Birlikleri”; Ahmet Ateş “2020 Yılı Rus İstihbarat Faaliyetleri”; Büşra Yılmaz ve Murat Çemrek “Karadeniz ve Küreselleşme”; Bayram Güngör “Geniş Karadeniz Bölgesi’nde Entegrasyon Hareketleri ve Güç Mücadelesi: Jeoekonomik Bakış” makaleleriyle elinizdeki eserin tamamlanmasını sağlamışlardır.

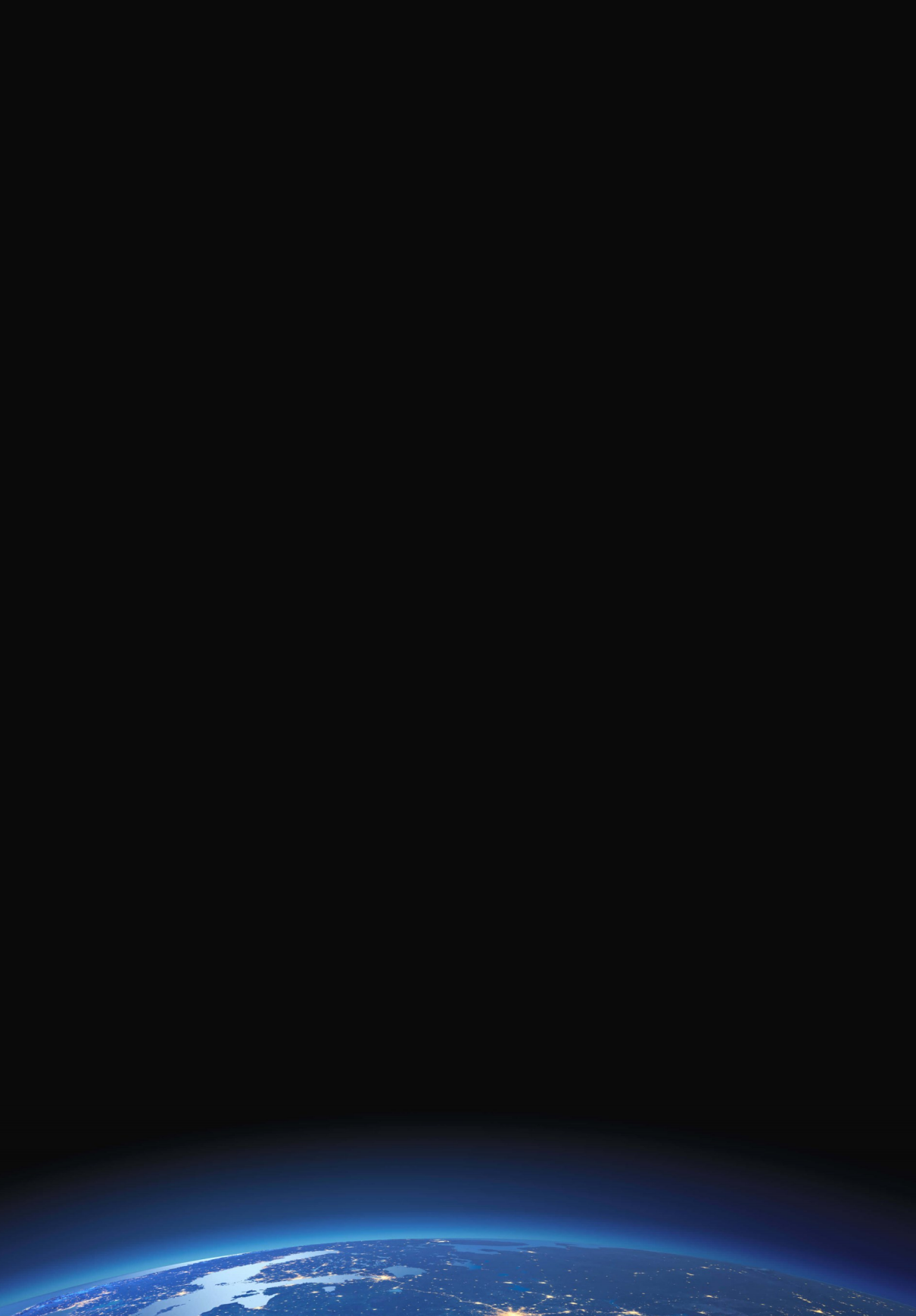
Yıllık mahiyetinde hazırlanan çalışmanın bu sayısının yayımlanması hususunda yazılarıyla katkıda bulunan değerli yazarlarımıza ve kitabımıza teveccüh gösteren saygıdeğer okurlarımıza teşekkür ederim.

DOÇ. DR. ÖZGÜR TÜFEKÇİ
KTÜ-SAM Müdürü
Trabzon - Nisan 2021

Geniş Karadeniz
Havzasında
Sınıraşan
Sorunlar

3. BÖLÜM





“KANAL İSTANBUL” PROJESİNİN MONTRÖ BOĞAZLAR REJİMİNE OLASI ETKİLERİ ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME

Bülent Şener

[Doç. Dr., Karadeniz Teknik Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü]

Giriş¹

Çanakkale ve İstanbul Boğazları ile birlikte Marmara Denizi’ni de kapsayan ve ilgili uluslararası düzenlemelerde “Türk Boğazları”² kavramıyla ifade edilen Asya ve Avrupa arasındaki dar su yolu Boğazlar, gerek jeopolitik ve jeostratejik, gerekse uluslararası deniz ulaşımı açısından ilk çağlardan başlayarak günümüze kadar tarihin her döneminde önemini koruyarak, devletler arası mücadelelere, konferanslara ve antlaşmalara konu teşkil etmiştir. Kıtalar arası bir merkez olarak Asya ile Avrupa’yı coğrafi olarak birbirine bağlayan, uygarlıkları birleştiren jeopolitik ve jeokültürel bir köprü niteliğiyle dünyanın en önemli suollarından biri olan Boğazlar, bu önem ve değerinden dolayı tarih boyunca bölgeye egemen olmak isteyen güçlü devletlerin en önemli hedefi iken, onu elinde

¹ Bu makalenin ele aldığı “Kanal İstanbul” projesine ilişkin yazarın ilk çalışması Giresun Üniversitesi tarafından gerçekleştirilen “VI. Karadeniz Uluslararası Sempozyumu”nda (6-8 Kasım 2014) sunulan “Kanal İstanbul Projesi’nin Montrö Boğazlar Sözleşmesi’ne Olası Etkileri: Karadeniz’de ‘Jeopolitik Bir Çılgınlık’[gün İzdüşümleri]” adlı bildiridir. Bu yazıya temel oluşturan aynı isimli makale “Turan-Sam Dergisi”nin 44. sayısında (Sonbahar-2019) yayınlanmıştır.

² Çanakkale ve İstanbul Boğazları ile birlikte Marmara Denizi’ni de kapsayan bölge, Boğazlar’dan geçiş rejimini düzenleyen 1936 tarihli “Montrö Boğazlar Sözleşmesi”nde (Boğazlar Rejimine İlişkin Sözleşme) “Boğazlar Bölgesi” olarak anılmaktadır. Bu yazıda “Türk Boğazları” terimini karşılamak üzere “Boğazlar” terimi kullanılacaktır.

tutan devletin/devletlerin ise en önemli politika aracı olmuştur. Tarih içerisinde olduğu kadar günümüzde de siyasi, askeri, ekonomik, jeopolitik ve jeostratejik önemini hiçbir şekilde yitirmemiş olan Boğazlar, Karadeniz’e kıyısı bulunan devletler ile Akdeniz’e kıyısı bulunan devletler arasında hayati bir bağ oluşturduğu gibi, bölgeye egemen olmak isteyen güçlü devletler açısından da dünya politikasındaki dengelerin belirlenmesi, sürdürülmesi ve değiştirilmesi noktasında da belirleyici bir niteliğe sahip olmaya devam etmektedir.

Uluslararası politikada kara ve deniz güç merkezlerinin etkileşim ve mücadelesinde Türkiye’nin sahip olduğu kıtalararası jeopolitik konumun özgün bir unsurunu teşkil eden Türk Boğazları’nın coğrafi mukadderatın değişmezliği prensibine bağlı olarak her dönem önemini muhafaza etmesi, onu 21. yüzyılda da dünya politikasındaki siyasi ve askeri dengelerin belirlenmesi, sürdürülmesi ve değiştirilmesi noktasında belirleyici yapmaya devam etmektedir. Bu gerçekliğe rağmen, Boğazlar’ın geçiş güvenliğini ve Türkiye’ye bir takım ticari ve turistik menfaatler sağlama argümanından yola çıkarak, İstanbul Boğazı’na alternatif bir su yolu yaratma mantığıyla 2011 yılında gündeme getirilen “Kanal İstanbul” projesi (popüler adıyla “Çılgın Proje”), hayata geçmesi durumunda Montrö Boğazlar rejiminin geleceğine ilişkin çok ciddi siyasi, hukuki, askeri, jeopolitik/jeostratejik riskleri de beraberinde getirecek bir girişim olarak gündemdeki yerini korumaktadır. Orta ve uzun vadede Montrö Boğazlar rejiminin ortadan kalkmasına yol açacak değişikliklerin başlatıcısı olma ihtimali yüksek olan söz konusu proje, özellikle Soğuk Savaş sonrası dönemde ABD ile Rusya arasında Karadeniz’de yaşanan askeri ve siyasi mücadele dikkate alındığında, Türkiye’nin Boğazlar’da elde ettiği siyasi, hukuki, askeri, jeopolitik/jeostratejik kazanımların sürekliliğine negatif yönde etki ederek Karadeniz ve Karadeniz’deki güç dengeleri açısından radikal bir kırılma, istikrarsızlık ve askeri çatışma potansiyeli yaratacaktır. Bu yazıda, özgün bir jeopolitik etken

olarak Boğazlar'ın Türk dış politikasında bir varlık, egemenlik ve güvenlik meselesi olarak önemine dikkat çekilerek, 21. yüzyılda küresel güç merkezleri arasındaki mücadelesinde Montrö Boğazlar rejiminin rolü ve “Kanal İstanbul” projesinin bu rejim üzerinde yaratacağı riskler ve belirsizlikler tartışılacaktır.

Bir Dış Politika Etkileyeni/Belirleyeni Olarak Coğrafya ve Jeopolitik:

“Jeopolitik” kavramı, Yunanca toprak anlamına gelen “geo” ile politika anlamındaki “politeia” kelimelerinin birleşmesiyle meydana gelmiştir. Yerel ya da uluslararası seviyede politika ve coğrafya arasındaki ilişkiyi açıklayan bu kavram, “toprak siyaseti” kavramını ifade etmek için “geopolitik/jeopolitik” şeklinde kullanılmaktadır. Diğer bir deyişle jeopolitik kavramı coğrafi gerçeklere dayanarak politika yapma sanatını ifade etmektedir. Jeopolitik, bir bilim dalı olarak Batı’da 19. yüzyıl başlarından itibaren ortaya çıkmıştır. Bu bağlamda jeopolitik; “Bir devletin, devletler grubunun veya bir bölgedeki devletlerin mevcut coğrafi platform üzerinde güç değerlendirmesini yapan, etkisi altında kaldığı o günkü dünya güç merkezlerini inceleyen, değerlendiren, hedeflerini ve bu hedeflere ulaşma şart ve aşamalarını araştıran, ortaya koyan bir bilim” olarak tanımlanabilir (Yılmaz, 2017: 1). “Jeostrateji” kavramı ise, stratejik açıdan coğrafi unsurların incelenmesini ve stratejik sonuçlar çıkarılmasını, politik çıkarların stratejik yönetimini, bir başka deyişle stratejinin coğrafi gerçeklere dayanarak oluşturulmasını kapsar (Yılmaz, 2017: 4). Söz konusu coğrafi unsurlar ekonomik, sosyal, politik ve fizikidir. Bu unsurları kapsayan strateji, genel strateji olarak tanımlandığına göre, bu konularda strateji ile coğrafya arasındaki bağı jeostrateji kurar (İlhan, 2003: 17).

Napoléon Bonaparte 1804’te Prusya kralına gönderdiği bir mektupta *“bütün güç politikası kendi coğrafyaları içindedir”* demektedir (Spykman, 203: 3). Napolyon’u doğrularcasına,

jeopolitik yazarlarından Colin S. Gray, politikanın tamamının jeopolitikte, diğer bir deyişle coğrafyada olduğunu iddia etmektedir. Ona göre, bu sav belki tehlikeli bir şekilde çok güçlü olsa da, derin düşünülüğünde vazgeçilmez bir hakikatten biraz daha fazladır. Zira, politik hayatın tamamı coğrafyayla ilişkilidir ve uluslararası politik hayatın tamamı uzamsal ilişkileri gösteren oyun tahtası üzerinde yaşanmaktadır. Bu, ne politika coğrafya hakkındadır demektir ne de politikanın uzamsal ilişkiler hakkında olduğu hususunda ısrar etmektir. Özetle, bütün politik meseleler belirli bir coğrafi çevre ve koşul içinde cereyan etmektedir ve bu da bu meselelerin jeopolitik bir boyutu olduğunu göstermektedir (Gray, 2003: 219-220). Benzer biçimde, Henri Lefebvre'ye göre de modern anlamda mekân, sadece politik hayatın zemini değil, siyasal ve sosyal olanın bizzat kendisidir. Politika mekân üzerinden yapılır, çünkü mekânın bizzat sosyal kurgulanışı politik bir süreçtir. Politik süreç içinde devlet(ler) “fiziksel” ve “söylemsel” mekânı (discursive space) inşa etmektedirler (Lefebvre, 1991). Bu bağlamda Gearóid ÓTuathail de *“coğrafya güç hakkındadır”* diyerek, dünya coğrafyasının doğanın değil, organize etme, işgal etme ve yerkürenin yönetilmesi üzerine güç odakları arasında gerçekleştirilen tarihsel sürecin bir ürünü olduğuna vurgu yapmaktadır. ÓTuathail'e göre, Antik Yunan'dan Roma İmparatorluğu'na, Çin'e ve Arap dünyasına kadar bütün imparatorluk sistemleri tarih boyunca güçlerini yerküre üzerinde nizam ve anlam empoze edebilme kabiliyetleriyle kullanmışlardır (ÓTuathail, 1996: 1-15). Gerçekten de, dünyaya ister siyaset, ister ekonomi, ister tarih, isterse teori penceresinden bakılsın, bütün insan hareketlerinin karada, denizde, havada ya da uzayda gerçekleştiği görülmektedir. Her ne kadar küreselleşmenin modern ulaşım ve iletişim imkânları sayesinde fiziksel coğrafyanın önemini azalttığına yönelik fikirler insanlara çekici gelse de, aslında dünyanın gitgide daha fazla birbirine bağlanmış bir yer haline geldiği algısı ve bu algının temelindeki coğrafya, insanların siyasi, dini ve etnik kimliklerinin kendi

hayatları üzerinde nasıl bir etki yaratabileceği konusunda daha fazla farkında olmayı gerektirmektedir (Viotti ve Kauppi, 2014: 103).

Jeopolitik yazarlarından Francis P. Sempa, coğrafyayı, uluslararası politikada en temel faktör olarak kabul ederken bunun nedenini coğrafyanın en kalıcı/en sabit öge olmasına dayandırmaktadır (Sempa, 2002: 5). Bu bağlamda, Fernand Braudel'e (1902–1985) göre de, uygarlıkların gerçekliklerinin esas bölümü, onların coğrafi yerleşimlerinin zorlama ve avantajlarına bağlıdır. Uygarlıktan söz etmek, mekânlardan, topraklardan, engebelerden –ve bununla bağlantılı olarak– bitki örtülerinden, hayvan türlerinden, hazır veya kazanılmış avantajlardan söz etmek olacaktır. Ve bunların insana yönelik tüm sonuçlarından söz etmek olacaktır (Braudel, 2014: 39-40). Gerçekten de ülkelerin sahip oldukları coğrafyanın özellikleri geçmişten günümüze önemli bir güç unsuru olarak dikkate alınagelmıştır ve ulusal politikanın belirlenmesinde coğrafya kalıcı olduğundan en temel faktördür. Bir ülkenin sahip olduğu toprakların büyüklüğü, dünya üzerinde bulunduğu yer, ülkenin büyük dağlarla çevrili olması, bir kara ülkesi ya da ada ülkesi olması gibi coğrafi ve topografik unsurlar o ülke açısından büyük bir avantaj ya da dezavantaj oluşturabilmektedir. Öyle ki, herhangi bir sınır bile bir devletin dış politikası üzerinde tek başına belirleyici bir etkiye sahip olabilmektedir. Buna karşılık, son yüzyılda coğrafyanın ulaşım, haberleşme ve savaş teknolojisindeki gelişmelerden sonra eski önemini kaybettiği ileri sürülebilir ve bu nedenle bundan yüzyıl öncesi sahip olduğu öneme sahip olmadığı da söylenebilir. Ancak yine de, her ne kadar günümüzdeki teknolojik gelişmeler, ülkelerin sahip oldukları coğrafya ve topoğrafya özelliklerinin sağladığı avantajı ya da dezavantajı azaltmış bulunsa da, bir ülkenin coğrafyasıyla bağlantılı olarak sahip olduğu jeopolitik konumu, ülkenin ulusal güç kapasitesi açısından önemli bir unsur olmaya devam etmektedir. Dolayısıyla, bir ülkenin coğrafi önemi ve bundan kaynaklanan

avantajı ya da dezavantajı, o ülkenin toprak büyüklüğü ya da topografik özelliklerinden ziyade dünya haritası üzerindeki jeopolitik/jeostratejik konumundan kaynaklanmaktadır diyebiliriz.

Coğrafya bazı devletler için daha şanslı, bazı devletler için de şanssız bir ortamdır. Sahip olunan coğrafi özellikler bir kaçınılmazlıktır. Diğer bir deyişle, en değiştirilemez vasiyetler coğrafyadan gelen ya da ondan kaynaklanan vasiyetlerdir (İlhan, 2003: 72). Bundan dolayı, devletlerin ulusal güçlerinin ve dış politika davranışlarının sahip oldukları ve konumlandıkları coğrafi çevreyle yakından ilintili olduğu yadsınamaz bir gerçekliktir. Bu nedenledir ki, Alman Jeopolitik Ekolü ve Anglo–Amerikan Jeopolitik Ekolü’nün 19. yüzyılın sonları ve 20. yüzyılın başlarında ortaya koydukları teorilerde olduğu gibi, önemli suyollarını ve stratejik önem taşıyan kara parçalarını denetim altında tutma gibi teritoryal faktörlerden kaynaklanan kaygılar ve istekler, bugün hala devletlerin dış politikaları ve uluslararası alandaki davranışları açısından doğrudan ya da dolaylı olarak belirleyici rol oynamaya devam etmektedir. Devletlerin coğrafi özellikleri nispeten değişmez ve değişmeyen özellikte olduğundan, coğrafi talepleri yüzyıllar boyunca aynı kalacaktır ve diğeri ile çatışma istemeyen mutlu devletlerin olduğu bir dünyaya ulaşamadığından, bu coğrafi talepler anlaşmazlığa neden teşkil edecektir. Böylece coğrafya kapısı, tüm tarih boyunca uzanan hanedanların ve hükümetlerin yükselmesine ve düşmesine neden olan uzun mücadeleler için suçlu olabilecektir. Dolayısıyla toprağa dayalı temel geçmişte politikacılar tarafından uygulandığı gibi gelecekte de uygulanmaya devam edecektir (Spykman, 2013: 4-5). Dış politika analizlerinde coğrafyayı dışlayıcı görüşler bile son tahlilde devletin coğrafi konumundan kaçamayacağı gerçeğiyle yüzleşmek durumundadırlar. Ünlü jeopolitikçi Nicholas J. Spykman’ın deyişiyle *“coğrafyanın dikkate alınmaması mümkün değildir, [mesele] bu kadar basittir.”* (Spykman, 2013: 41)

Soğuk Savaş Sonrası Dönemde Montrö Boğazlar Rejimi, Karadeniz ve Büyük Güçler

Türk Boğazları'nın jeopolitik, jeostratejik ve askeri bakımdan önemi, bir yandan, Asya ile Avrupa arasındaki bağlantıyı ve öte yandan Karadeniz ile Akdeniz ve oradan da okyanuslar arasındaki bağlantıyı sağlamasından kaynaklanmaktadır. Dolayısıyla, Boğazlar'ı elinde tutan bir askeri kuvvet kara ve deniz harekâtları bakımından coğrafyanın sağladığı üstünlüğü kendi lehine kullanma imkânına sahip olacaktır (Pazarıcı, 1986: 850-851). Boğazların, Doğu ve Batı arasında geçit olma formunu tarih boyunca korumasının nedenlerine dair yaklaşımlardan en çok kabul göreni Fransız tarihçi Renée Pinon'a aittir. Pinon, Boğazlar'ın zamanın değişen dengelerine rağmen önemini muhafaza etmesini coğrafi mukadderatın değişmezliği prensibine bağlar. Ona göre zamana ve mekâna bağlı olarak hukuk kaideleri değişebilse de coğrafi konumun sağladığı avantajlar ve sebep olduğu dezavantajlar sabittir. Pinon, bu gerçekliği şöyle ifade etmektedir: “*Hukuk kaideleri değişebilir; kudret merkezlerini kader değiştirebilir; coğrafi mukadderat devam eder.*” (Demirkıran, 2007: 1). Tarihen sabittir ki, Boğazlar'ı kontrol altında tutan her devlet sonunda Karadeniz üzerinde hâkimiyet kurmaya çalışmıştır. Gerçekten de Boğazlar'ın iki tarafındaki ana topraklara hükmeden devletler, Bizans İmparatorluğu ve Osmanlı İmparatorluğu örneklerinde görüldüğü gibi bunu başarmıştır (Bostan, 2000: 1).

Boğazlar gerek jeopolitik, gerek stratejik ve gerekse uluslararası deniz ulaşımı açısından önemini ilk çağlardan başlayarak günümüze kadar tarihin her döneminde koruyarak, devletlerarası mücadelelere, konferanslara ve antlaşmalara konu teşkil etmiştir. Boğazlar, konumları gereği özel sözleşmelerle düzenlenmiş boğazlardandır. Sınırlar açısından ulusal boğaz özelliği gösterse bile, bir anlaşmanın konusunu oluşturmalarının yanısıra, yarı kapalı bir deniz olan Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin açık denizlere ulaşmalarında

tek yol olması nedeniyle Boğazlar uluslararası boğaz özelliğine sahiptir. Boğazlar’ın bugünkü geçiş rejimi/hukuki statüsü 20 Temmuz 1936’da imzalanan “Montreux (Montrö) Boğazlar Sözleşmesi”yle belirlenmiştir.

“Montrö Boğazlar Sözleşmesi”yle Boğazlar *ad hoc* geçiş hakkı (amaca özel geçiş rejimi) diye nitelendirilebilecek bir geçiş rejimine bağlı kılınmıştır (Pazarcı, 2006: 271). Bu çerçevede “Montrö Boğazlar Sözleşmesi”nin asıl amacı kıyı devleti olan Türkiye Cumhuriyeti’nin egemenlik haklarını saklı tutmakla beraber uluslararası deniz ticaretinin gereklerini ve yararlarını bu haklarla bağdaştırmaktır. Yani, “Montrö Boğazlar Sözleşmesi”yle Boğazlar’dan yeni bir geçiş rejimi kabul edilmiş, bu yeni rejimin uygulanması ve denetimi sorumluluğu Türkiye’ye verilmiştir. Yine bu sözleşmeyle, Boğazlar’ın savaş gemileri tarafından kullanılmasında, Türkiye’nin güvenlik çıkarlarını gözeterek, Karadeniz’e kıyısı olmanın yararına ayrıcalıklar da içermiştir. Bu şekildeki ayrımlar sayesinde ki Türkiye kendi güvenliğini sağlamıştır. Şayet “Montrö Boğazlar Sözleşmesi” olmasaydı, herhangi bir savaş tehlikesinde Türkiye, Boğazlar’dan geçecek savaş gemilerini engelleyerek güvenliğini sağlayamayacaktı. Yine bölgedeki herhangi bir savaş durumunda Türkiye tarafsızlığını sağlayamaz, büyük devletlerin büyük savaş gemilerini Karadeniz’de bulundurma hakkı doğar ve bu durum hem bölge ülkelerini olumsuz etkiler hem de Türkiye’nin değişik baskılar altında kalmasına yol açardı. Bundan dolayı “Montrö Boğazlar Sözleşmesi” Boğazlar bölgesinde barış ve güvenlik içinde gerekli dengeyi sağlayan önemli bir mihenk taşıdır (Tosun, 1994: 111-112).

“Montrö Boğazlar Sözleşmesi”nin uygulamaya konulmasından sonra, gerek İkinci Dünya Savaşı sırasında, gerekse Soğuk Savaş’ın başlangıç yıllarında Boğazlar’la ve mevcut statüsünün değiştirilmesiyle en çok ilgilenen, isteklerde bulunup sorunlar ve bunalımlar yaratan yine Rusya yani Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği (SSCB) olmuştur. SSCB’nin Boğazlar konusundaki isteklerine ve Türkiye’nin bu konudaki

yalnızlığına ilk başlarda kayıtsız kalan Amerika Birleşik Devletleri (ABD), Sovyet yayılmasının Orta Avrupa'dan Doğu Asya'ya kadar tehlikeli bir durum meydana getirmesi üzerine 1947'den itibaren dış politikasında genel ve önemli değişiklikler yapmaya başlamıştır ki, bunun ilk işaretlerini Boğazlar konusunda Türkiye'ye yaklaşarak göstermiş ve SSCB'ne bir nota göndererek Boğazlar üzerindeki Sovyet isteklerini reddettiğini belirtmiştir. Benzer şekilde, İngiltere tarafından Rusya'ya verilen nota da Boğazların statüsünün ilgili devletlerin tamamının görüşüyle belirlenmesi gerektiği dile getirilirken, Fransa hükümeti de Montrö'nün değiştirilmesinin ilgili devletlerin katılımıyla yine uluslararası bir konferansla yapılması gerektiğini taraflara duyurmuştur (Özçelik, 2013: 1100, 1106-1107). Böylece Soğuk Savaş döneminin hemen başlarında Batı Bloğu'nun lideri ABD, Boğazlar'ın statüsünden doğan sorunların içerisine resmen ve fiilen girmiş, önceleri İngiltere'nin bölgede oynadığı rolleri üstlenerek onun yerini almıştır (Uçarol, 1994: 188-192). Aslına bakılırsa, "Montrö Boğazlar Sözleşmesi" yapıldığı 1936 yılından beri imzacı devletlerin sözleşmede yer alan değiştirme ya da fesih hükümlerini işletmeye kalkışmadan sürdürdükleri bir düzenlemedir. Sözleşme'nin değiştirilmesini isteyen tek imzacı devlet SSCB olmuş, o da 1939, 1945 ve 1946'da bu isteğini Türkiye'ye bildirmesine rağmen sözleşmenin değiştirilmesi ile ilgili hükümleri işletmeye çalışmamıştır (Özçelik, 2013: 1094-1103). Dolayısıyla SSCB'nin anılan tarihlerdeki girişimlerini yalnızca bir siyasal girişim olarak nitelemek mümkündür (Gürel, 1993: 45).

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

izleme merkezi olarak düşünmektedir (Koçer, 2007: 199). Bu çerçevede, Avrasya ve dünyanın diğer bölgelerindeki enerji kaynaklarını ve ulaşım güzergâhlarını kontrol etmek ve toparlanan Rusya’yı yeniden çevrelemek/dengelemek için Karadeniz’de askeri ve siyasî olarak yer almak isteyen ABD’nin Karadeniz’deki dolayısıyla “Boğazlar Bölgesi”nde askeri varlığını arttırmasındaki en büyük engellerden biri “Montrö Boğazlar Sözleşmesi”dir. ABD, Karadeniz’de konuşlanma stratejisini hayata geçirmek maksadıyla Avrupa’da bulunan üslerini Kafkaslar ve Orta Asya’ya kaydırmaktadır. Bunun önemli bir ayağı da, Bulgaristan ve Romanya ile 2005 yılının Nisan ve Aralık aylarında imza edilen üs kurmaya dair çerçeve anlaşmalarıdır. Aynı zamanda açık kaynak verileri vasıtası ile kamuoyunun gündemine gelen Karadeniz’de deniz üsleri kurma niyeti bilinen bir durumdur. Böylelikle NATO’nun (Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü) Karadeniz etkinliğinde nihai amaca dönük adımlar atılmıştır (Bükülmez ve Küpeli, 2007: 196).³

ABD’nin Boğazlar’a ve Karadeniz’e ilgisi ve bunun karşısındaki engeller konusunda en çarpıcı ve tartışma yaratan gelişmeler ise Güney Osetya Krizi sırasında yaşanmıştır. Nitekim, Ağustos 2008’de Rusya Federasyonu ile Gürcistan arasında patlak veren Güney Osetya Krizi bunun açık işaretlerinden birini vermiştir. Kriz sonucu çıkan silahlı çatışmalar ve çatışmaların sona ermesinden hemen sonra ABD’nin Gürcistan’a yardım etmek üzere harekete geçmesi, Türkiye’yi, Karadeniz’i kullanarak Gürcistan’a gitmek isteyen ABD savaş gemilerinin

³ ABD’nin Karadeniz’de başta enerji olmak üzere siyasi ve askeri politikalarını istediği yönde uygulama arzusu paralelinde 2003 yılında Gürcistan’da “Gül Devrimi”nin, 2004–2005’te Ukrayna’da “Turuncu Devrim”in gerçekleşmesinde pay sahibi devlet olarak, bu devletlerde Batı yanlısı hükümetleri iktidara getirmesi, bunun yanında Romanya ve Bulgaristan’ın 2004 yılında NATO’ya katılmalarını sağlaması ve 2007’de de Avrupa Birliği’ne katılmalarına verdiği destek, Romanya ve Bulgaristan’da askeri üsler kurması, Karadeniz’de düzenlenen “NATO Barış İçin Ortaklık” tatbikatları vb. girişimleri, ABD’nin her geçen gün Karadeniz’de askeri ve siyasi varlığını artırma gayreti içerisinde olduğunu göstermektedir. Bu konuda aksi yönde bir değerlendirme için bkz. (Erol ve Demir, 2012: 17-33).

Boğazlar'dan geçişi bağlamında bir krizin ortasına sürüklemiştir. Zira, ABD'nin Boğazlar'dan geçirerek Gürcistan'a sevk etmek istediği savaş gemileri tonaj açısından Montrö'yü ihlal etmekteydiler.⁴ ABD, Montrö'den kaynaklanacak engelleri aşabilmek için, önce, Türkiye'nin ilgili Montrö hükümlerini tam olarak uygulama konusundaki iradesini sınamıştır. Bu noktada, bazı Amerikan düşünce kuruluşlarının, Türkiye'nin temkinli davranışına ve 1 Mart 2003 tezkeresine gönderme yaparak, bir anlamda Türkiye'nin iyi bir müttefik olarak üzerine düşeni geçmişte de yapmadığını gündeme getirmeleri dikkat çekmiştir. Türk yetkililer ise, Montrö'den taviz verilmesinin söz konusu olmadığı yönünde kararlı bir duruş sergilemiştir. Diğer taraftan, savaş gemilerinin tonajının yanında, geçiş için önceden yapmaları gereken bildirim konusu da bu konudaki tartışmaların bir başka boyutunu oluşturmuştur. ABD'nin talebinin, Karadeniz'e kıyısı olmayan bir devletin savaş gemilerinin olağan geçişi ile mi, yoksa Montrö'de yer alan spesifik olarak insani amaçlı savaş gemilerinin geçişi ile mi ilgili olduğu belirsizdi. Rusya Federasyonu, tonaj sorununu daha küçük savaş gemileriyle çözen ABD tarafından Gürcistan'a gönderilen gemilerde insani

⁴ “Montrö Boğazlar Sözleşmesi”nin uygulanması sırasında tarihsel süreçte bugüne kadar iki istisna ya da ihlal durumu yaşanmıştır. Bunlardan birincisi SSCB döneminde Rus donanmasına bağlı Amiral Kuznetsov uçak gemisinin “hava yetenekli muhabere kruvazörü” olarak deklare edilerek 1991'de Boğazlar'dan geçirilmesidir. İkincisi, ise Varyag adlı uçak gemisinin Kasım 2001'de Boğazlar'dan geçmesidir. Söz konusu uçak gemisi SSCB zamanında Ukrayna'da uçak gemisi olarak yapılmaya başlanmış, yüzde 70'e yakını da tamamlanmıştır. Varyag uçak gemisi olarak yapımına başlanmış olsa da, sadece bir platform halinde bırakıldığı için, ne motora ne de dümene sahipti ve bu haliyle ancak römorkörler eşliğinde yüzebiliyordu. SSCB'nin dağılmasından sonra Ukrayna'ya bırakılan Varyag, bu haliyle satılığa çıkarılınca Çin Halk Cumhuriyeti'nde (ÇHC) faaliyet gösteren bir turizm firması tarafından satın alınarak, eğlence gemisine (kumarhane, otel vs.) çevrileceği belirtilerek ÇHC'ye gitmek üzere Boğazlar'dan “savaş gemisi” statüsünde değil, “ticari gemi” statüsünde gösterilerek geçirilmiştir. ÇHC yönetimi o dönemde Türkiye'ye Varyag'ın donanmasına dâhil edilmeyeceği konusunda resmi güvence verirken, ayrıca Türkiye'ye 2,5 milyon Çinli turist geleceği sözünü de vermiştir. Ancak bu sözlerin hiçbirisi gerçekleşmemiş ve Varyag yenilenme sürecinden geçirilerek 2012 yılında Liaoning adıyla ÇHC'nin ilk uçak gemisi olarak ÇHC donanmasına dâhil olmuştur.

yardım malzemesi olduğuna inanmıyordu. Fakat, Montrö hükümleri, barış zamanında savaş gemilerinin kargolarını sorgulama ya da gemiye çıkararak kontrol etme hakkını Türkiye'ye tanımadığı için, Gürcistan'a giden ABD savaş gemilerine şüpheyle yaklaşan Rusya Federasyonu bu geçişlerden duyduğu rahatsızlığı ortaya koymuş olmakla beraber, gemilerin yükü konusunda Türkiye'yi herhangi bir ihmalle suçlamaktan kaçınmıştır (Özersay, 2013: 821-823).

Sonuç olarak bakıldığında, Rusya Federasyonu-Gürcistan-ABD üçgeninde şekillenen Güney Osetya Krizi, Montrö'ye bağlı olarak Türkiye'nin ABD tarafından sınanmasında ve Karadeniz havzasında gelecekte ortaya çıkabilecek krizlerde Türkiye'nin Montrö'ye dayanarak hareket etmesinin önemi konusunda Türkiye açısından öğretici olmuştur. ABD'nin bu güne kadar gayri resmi ağızlarından, Sözleşme'nin değiştirilmesi yönünde taleplerini dile getirmesi, şimdilik Türkiye'nin ve Rusya'nın tepkilerini ölçmeyi amaçlamaktadır. Yani artık, Soğuk Savaş sonrası dönemde Sözleşme'nin değiştirilmesi konusunda en yoğun istek ve baskı Sözleşme'nin imzacısı olmayan ABD'den gelmektedir. Bu nedenle gelecekte ABD'nin jeopolitik, jeostratejik ve askeri çıkarları doğrultusunda Sözleşme'nin değiştirilmesi yönünde daha etkili girişimlerde bulunabileceği ihtimali karşısında Türkiye'nin her zaman hazırlıklı olması ve mevcut statükoyu kendi aleyhine bozacak her türlü girişime ve isteğe şiddetle karşı çıkması gerekmektedir. Unutulmamalıdır ki, Boğazlar aracılığıyla Karadeniz günümüzde küresel güçlerin savaş gemilerini ancak katı kurallara tabi olarak sınırlı sayıda sokabildiği tek deniz konumundadır ve Rusya için Boğazlar'ın önemi tarih boyunca hiç azalmamıştır. Bu bakımdan Boğazlar Rusya'nın jeopolitik açıdan her zaman yumuşak karnını oluşturmaktadır ve bu nedenle Boğazlar'daki herhangi bir statüko değişikliğine Rusya'nın kayıtsız kalması mümkün gözükmemektedir. Böylesi bir jeopolitik, jeostratejik ve askeri avantaj Türkiye'nin Lozan Barış Antlaşması'ndan sonra çatışmaya girmeden güç dengelerini ve uluslararası

konjonktürü iyi analiz ederek diplomasi yoluyla elde ettiği en büyük kazanımdır ve bundan dolayı çok değerlidir.

Kanal İstanbul Projesi'nin Montrö Boğazlar Rejimine Olası Etkileri

“Kanal İstanbul” ya da kamuoyunda bilinen adıyla “Çılgın Proje” olarak basına yansıyan ve İstanbul’un batısındaki topraklar üzerinde Marmara Denizi ile Karadeniz’i birleştirecek bir kanal açma projesi olarak ilk defa Nisan 2011’de dönemin başbakanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından kamuoyuna ilan edilen alternatif su yolu projesi, sadece astronomik bütçesi ve doğuracağı çevresel etkiler nedeniyle değil, bundan çok daha da önemli olarak “Montrö Boğazlar Sözleşmesi”nin kurduğu geçiş rejimine olası etkileri bağlamında siyasi, hukuki, jeopolitik ve jeostratejik yönleriyle tartışılması gereken bir projedir. “Boğazlar’ın geçiş güvenliğini sağlamak” argümanına dayanılarak İstanbul Boğazı’nın ulaşım ve ticaret yoğunluğunu azaltacak alternatif bir su yolu yaratma mantığına dayanan ve 64., 65. ve 66. hükümet programlarında yapımı ve işletilmesiyle ilgili olarak gerekli yasal düzenlemenin ve çalışmaların yapılacağı belirtilen proje, hayata geçmesi durumunda Türkiye’ye sağlayacağı iddia edilen bazı ekonomik yararların ve hukuki hakların yanında, Boğazlar’daki geçiş rejiminin geleceğine ilişkin çok ciddi siyasi, hukuki, askeri, jeopolitik ve jeostratejik riskleri de beraberinde getirmektedir.

Projeyi makul gösterme çabasıyla ortaya atılan bütün ekonomik ve politik argümanlara rağmen (ki bunların üzerinde etraflıca düşünüldüğü ve tartışıldığı şüphelidir), özellikle Soğuk Savaş’ın bitiminden bu yana Karadeniz’de yaşanan askeri ve siyasi gelişmeler çerçevesinde ABD ile Rusya arasında yaşanan mücadele dikkate alındığında, söz konusu projenin Türkiye’nin “Montrö Boğazlar Sözleşmesi”yle Boğazlar’da ve dolayısıyla Karadeniz’de elde ettiği siyasi, hukuki, askeri, jeopolitik ve jeostratejik kazanımların sürekliliğine ne yönde etki edeceği belirsizdir ve bu yönüyle çok ciddi riskler taşımaktadır. Bu

bağlamda, projenin bilimsel, tarihsel ve jeopolitik gerçekliklerle ne kadar örtüşüğünü anlayabilmek için, onu ortaya koyanlar ve savunular açısından aşağıdaki soruların cevaplanması kaçınılmazdır:

- 1) Dünyada mevcut doğal ve işleyen bir boğaz var iken buna paralel, insan yapısı, alternatif bir kanal örneği var mıdır?
- 2) Ortalama 150 metre genişlikte ve 25 metre derinlikte olacağı öngörülen, bu haliyle Boğaziçi'nden çok daha dar olan ve ana amacı “Boğazlar’ın geçiş güvenliğini sağlamak” olarak ifade edilen kanalın kazaları önlemesi ve olası kazalarda müdahaleye daha elverişli olması mümkün müdür?
- 3) Projenin gerçekleşmesi durumunda “Montrö Boğazlar Sözleşmesi”ne olası etkileri ve bu bağlamda Boğazlar’ın jeopolitik, jeostratejik, siyasi, askeri ve hukuki bütünlüğünü bozacak bir sürecin başlatıcısı olarak Türkiye’nin mevcut kazanımlarını kaybetmesine yol açabileceği konusunda gerçekçi bir değerlendirme yapılmış mıdır? Bu ve benzeri konular Dışişleri Bakanlığı ve Genelkurmay Başkanlığı başta olmak üzere konunun muhatabı ve uzmanı ilgili çevrelerle istişare edilip bir politika belirlenmiş midir?
- 4) “Montrö Boğazlar Sözleşmesi”ne göre ticaret gemilerinin vergi ve harçlar dışında Boğazlar’dan geçiş ücreti ödmeden geçme hakkı söz konusu iken, tankerler ve diğer ticaret gemileri paralı hizmet verecek olan bu kanala hangi hukuki gerekçeyle yönlendirilebilecektir? Bu bağlamda yeni kanalın statüsü nedir ve uluslararası topluma nasıl kabul ettirilecektir?
- 5) “Montrö Boğazlar Sözleşmesi”ne göre Boğazlar’dan geçmek konusunda belirli nitelikleri ve şartları taşıması

gereken askeri gemilerin dışında kalan gemilerin bu kanaldan geçip geçemeyeceği ve bunun “Montrö Boğazlar Sözleşmesi”ne etkileri ve Karadeniz’e kıyıdaş ülkelerin bu yeni durum karşısında ortaya koyacağı siyasi, askeri ve hukuki tepkiler karşısında Türkiye’nin yeterli hukuki dayanağı ve siyasi gücü var mıdır?

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

Öncelikle belirtmek gerekir ki, coğrafyanın uluslararası ilişkilerde bir koz olarak kullanılması, yani edilgenlikten çıkarılıp etken bir güç haline dönüşmesi, sahip olduğunuz coğrafi kozunuzu kullanabileceğiniz çerçeveyi belirleyen rejimler sayesinde mümkün olabilmektedir. Meseleye bu şekilde bakıldığında, Boğazlar’ın jeopolitik ve jeostratejik önemi başkalarının bu yöndeki tasarımlarından kaynaklanırken, bu önemin bir koz olarak kullanılması ancak Boğazlar’dan geçişi düzenleyen rejimler üstünde söz sahibi olmakla mümkündür (Akgün, 1994: 213-214). Tüm rejimlerin üstüne oturduğu prensip adil olmalarıdır. Ancak, adalet güçle orantılı olduğu için adil olmamaları ancak güçlü devletler tarafından iddia edildiğinde önem kazanır. Dolayısıyla rejimi uygulama sorumluluğunu elinde bulunduran devletin ya da otoritenin, rejimi kendi çıkarları için kullanırken güç dengelerindeki dalgalanmaları doğru hesaplaması gerekmektedir (Akgün, 1994: 214).

Yakın geçmişte Boğazlar’dan geçişi düzenleyen rejimler üç temel norma bağlı olmak durumunda kalmıştır. Bunlardan ilki, Türkiye’nin güvenliğidir. Türkiye’nin güvenliğini sağlamayan bir rejimin uzun dönemde işleyebilmesinin mümkün

olmadığının en iyi kanıtı Lozan Boğazlar rejiminin 13 yıl içinde değişmiş olmasıdır. “Montrö Boğazlar Sözleşmesi” bu açıdan Türkiye’nin güvenlik gereksinmelerine tam anlamıyla olmasa da uzun yıllar cevap verebilmiştir ve hâlihazırda bu durum devam etmektedir. Boğazlar’dan geçişi düzenleyen rejimlerin ikinci temel normu ise *geçiş serbestisinin* kullanımıyla ilgilidir. “Küçük Kaynarca Antlaşması”ndan (1774) başlayarak ticaret gemilerine tanınan geçiş ayrıcalığı, savaş gemileri için birkaç istisna dışında genel bir kural olarak tanınmamıştır. Bir başka deyişle, geçiş serbesti tarihsel olarak ticaret ve savaş gemileri için ayrı ayrı düzenlenmiştir ve aynı ayırım günümüzde de geçerliliğini korumaktadır. Bu çerçevede, Türkiye’nin muharip olduğu savaş zamanında ve “kendini pek yakın bir harp tehdidinde maruz saydığı durumlar” dışında, ticaret gemilerinin “bayrak ve yükleri ne olursa olsun” serbest geçiş hakkından faydalanmaları öngörülmüştür. Savaş gemilerinin geçişi ise Türkiye’nin ve Karadeniz’e kıyıdaş olan devletlerin güvenliğini sağlamak amacıyla gerçekçi bir biçimde kısıtlanmıştır. Bununla bağlantılı olarak Boğazlar rejimlerinin üçüncü temel normu da Karadeniz–Akdeniz dengesinin korunması olmuştur. Tarihsel süreçte bu denge 1918’e kadar geçiş serbestisinin tanınması yoluyla sağlanılmaya çalışılmış, 1923’ten başlayarak dengenin kısıtlamalar yoluyla korunması prensibi üstünde anlaşılmıştır. Bugün ise bu denge, Türkiye’ye “Montrö Boğazlar Sözleşmesi”yle tanınan ve aslında hukuksal açıdan 1936’dan beri çeşitli tartışmalara konu olan *takdir hakkıyla* sağlanmıştır. Dolayısıyla, Karadeniz güvenliğinin anahtarı Türkiye’nin eline geçmiştir (Akgün, 1994: 214-215).

Genel durum böyle iken ve jeopolitik ve jeostratejik açıdan Türkiye’ye sağladığı kazanımlar ortadayken, “Kanal İstanbul” projesiyle birlikte Boğazlar kozunun kullanım biçimi 75 yıl sonra ilk defa geleneksel kullanımdan önemli bir sapma gösterme eğilimine girmiş durumdadır. Zira, iki yüz yıldır Karadeniz–Akdeniz dengesindeki anahtar konumundan faydalanan Türkiye, kozunu kullanırken kendisine bu

avantajları ve kozları sağlayan Boğazlar rejimini ortadan kaldırmak istemektedir. Bu gerçeklik ve projeyi ortaya koyanların ve savunanların genel argümanları AKP (Adalet ve Kalkınma Partisi) iktidarının politikalarına yakınlığıyla bilinen *Yeni Şafak* gazetesinin 14 Şubat 2014 tarihli sayısında şu şekilde ifade edilmektedir: *“Türkiye, Montrö Anlaşması’ndaki kısıtlamalar nedeniyle 28 yılda İstanbul Boğazı’ndan geçen gemilerden elde edeceği 10 milyar dolar gelirden mahrum kaldı. Kanal İstanbul projesi tamamlandığında, Montrö by-pass olacağı için kasamıza yılda 8 milyar dolar girecek. Çılgın proje, ‘Kanal İstanbul’ tamamlandığında, dünyanın en önemli ticari suyollarından biri Süveyş kanalından daha fazla kazanacak. Günlük 160 geminin geçiş yapması beklenen Kanal İstanbul projesi Montrö’ye tabi olmayacağı için Süveyş Kanalı gibi ton başına ortalama 5,5 dolardan fiyatlanabilecek. Süveyş’ten en fazla 150 dwt’lik gemiler geçebilirken Kanal İstanbul 300 bin tonluk gemiler için uygun olacak. ...Başbakan Recep Tayyip Erdoğan, Kanal İstanbul’la ilgili ‘Süveyş’i sollayacak proje’ diyerek verdiği önemi dile getirmişti. ...Kanal İstanbul aynı zamanda, yeni bir uluslararası su yolu olması bakımından, bölgede kartları Türkiye lehine yeniden dağıtacak.”* (Ünal, 2014).

AKP iktidarının güç dengeleri açısından realist/neorealist çizgiden uzak dış politikasının lafzı ve ruhuyla örtüşen bu argümanlarla yola çıkıldığında, Türk dış politikasının Boğazlar’la ilgili olarak önümüzdeki dönemlerde karşılaşacağı riskler ve açmazlar “Kanal İstanbul” projesinin makul, tutarlı, gerçekçi, rasyonel ve güç dengelerini iyi hesap eden bir anlayış üzerine inşa edilmediğini ortaya koymaktadır. Bir kere Boğazlar’da ve Karadeniz’de “Montrö Boğazlar Sözleşmesi”nin hükümlerinin uygulanmasını imkânsız kılacak veya etkisini azaltacak bir statünün getirilmesi uluslararası ilişkilerin ve diplomasinin yalın kuralı “pacta sunt servanda” (ahde vefa) ilkesi gereği mümkün değildir. İstanbul Boğazı’na paralel bir su yolu açılarak “Montrö Boğazlar Sözleşmesi”nin içi

boşaltılamayacağı gibi, Sözleşme’nin askeri bakımdan gözettiği Rusya da böyle bir duruma razı olmayacaktır (Oran, 2013).

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

Uluslararası hukuk uzmanı Hüseyin Pazarıcı’ya göre “Kanal İstanbul” projesiyle, “Montrö Boğazlar Sözleşmesi”nin getirdiği Karadeniz’in askeri açıdan kapalı bir deniz olma güvencesi belirsiz hale gelebileceği gibi, Türkiye’nin ABD ve AB gibi uluslararası güç odakları tarafından baskıya maruz kalacağı endişesini de ortaya çıkaracaktır. Uluslararası hukuka göre bir devletin kendi sınırları içinde bir kanal açması durumunda bunun kontrolünün tamamen kendisine ait olacağı ilkesini anımsatan Pazarıcı’ya göre, savaş gemileri veya ticaret gemilerininin geçişi kanal sahibi ülkenin takdirindedir. Böyle bir serbest kullanım ortaya çıktığı taktirde Karadeniz için öngörülen silahsızlanma ilkesi ortadan kalkacak ve ABD gibi

ülkeler “Montrö Boğazlar Sözleşmesi”nin yumuşatılması baskısını arttıracaklardır. Hâlihazırda “Montrö Boğazlar Sözleşmesi”ne dayanarak bu tür baskılara direnebilen Türkiye’nin, bu sözleşmeyi by-pass edecek olan “Kanal İstanbul” projesiyle denetim kendisinde olduğunda direnebileceği son derece şüphelidir ve uluslararası politikanın dinamik yapısı bunu hiçbir şekilde garanti etmemektedir. Bu yolun bir kere açılması durumunda ise Rusya bundan rahatsızlık duyacağı gibi, Karadeniz’deki dengeler de kaçınılmaz bir biçimde bozulacaktır. Daha da kötüsü, Karadeniz’in silahlanmasına bu kanal vasıtasıyla Türkiye müsaade ettiği taktirde, “Montrö Boğazlar Sözleşmesi”nin artık uygulanamaz durumda olduğu gibi bir sonuç ortaya çıkacak ve Sözleşme’nin 1. maddesi gereği bu kez de Boğazlar’dan geçiş tamamen serbest hale gelecektir. Karadeniz’de varlık göstermek isteyen ve bugünkü kısıtlamalar nedeniyle bunu yapamayan ABD, NATO ve AB ülkelerinin işine en fazla yarayacak senaryo da bu olacaktır (Çakırözer, 2011). Projeye destek verenler böyle bir durumun hiçbir zaman söz konusu olamayacağını, çünkü söz konusu kısıtlamaların Çanakkale Boğazı için de geçerli olduğu argümanına dayanarak ileri sürmektedirler. Oysa ki bu argüman, Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin “transit geçiş düzeni” üzerine oturduğu gerçeğini göz ardı ettiği için yanıltıcıdır.

Öncelikle şunu söylemek gerekir ki, “Kanal İstanbul” herhangi bir uluslararası sözleşmeye dayanmadan ortaya çıkacağına ve ulusal bir yapay su yolu olarak üzerinde her anlamda mutlak egemen olacağınıza göre her durumda “Montrö Boğazlar Sözleşmesi”nin düzenlediği uluslararası nitelikteki rejimin dışında kalmaktadır. Bu yüzden “Kanal İstanbul”dan geçerek, Montrö rejimine tabi olmayan bir gemiye ve onun geçişine Marmara Denizi’nden ve Çanakkale Boğazı’ndan geçerken de Montrö rejimi uygulanamaz. “Kanal İstanbul”dan geçerken Montrö rejiminin dışında kalan bir gemiye ve onun geçişine, tersi durumda da, yani önce Çanakkale Boğazı’ndan sonra da

Marmara Denizi’nden geçerken Montrö rejimi uygulanamaz. Peki neden?

Öncelikle şunu ifade etmek gerekir ki, “Montrö Boğazlar Sözleşmesi”nde askeri gemilerle ilgili söz konusu olan kısıtlama maddeleri (tonaj, nitelik, çeşitli durumlara dair şartlar) 4., 5., 6. maddeler ile 8. maddeden başlayıp 23. maddeyi de kapsayan maddelerdir ki, bu kısıtlamalar “transit geçiş”te bulunacak (Çanakkale Boğazı’ndan Marmara Denizi’ne ve oradan da İstanbul Boğazı ve Karadeniz’e) askeri gemiler için söz konusudur. Diğer bir deyişle, Montrö rejimi, Boğazlar yoluyla Karadeniz’e transit geçiş ve orada bulunuş şartları konusunda sınırlama getirmektedir. Örneğin, Sözleşme’nin 14. maddesi şöyle düzenlenmiştir: “*İşbu Sözleşmenin III. maddesinde ve III sayılı Ek’inde öngörülen koşullar dışında, Boğazlar’da transit geçişte bulunabilecek bütün yabancı deniz kuvvetlerinin en yüksek (tavan) toplam tonajı 15.000 tonu aşmayacaktır...*”. Dolayısıyla, “Montrö Boğazlar Sözleşmesi”nde “transit geçiş” amacı olmaksızın gerek Marmara Denizi’ne geçiş konusunda, gerekse Marmara Denizi’nde aynı anda bulundurulacak askeri gemiler ve onların burada kalışı konusunda durum sınırlaması (savaş-barış) dışında açık bir madde bulunmamaktadır. Diğer bir deyişle, Çanakkale Boğazı’ndan geçip İstanbul Boğazı’ndan transit geçmeyecek hiçbir gemiyi ne sözleşmeye dayanarak ne de keyfi olarak Marmara Denizi’ne almamak mümkün değildir. Örneğin, Marmara Denizi’ne gelecek bir ABD gemisinin Boğazlar’dan transit geçerek Karadeniz’e çıkma amacı yoksa Montrö rejiminin tonaj ve tip kısıtlamalarından muaf olabilecektir. Nitekim, 5 Nisan 1946 tarihinde Türkiye’nin Washington DC Büyükelçisi Mehmet Münir Ertegün’ün naaşını Türkiye’ye getiren dünyanın en tanınmış büyük tonajlı savaş gemisi USS Missouri (BB-63) İstanbul’a bu muafiyetle demirlemişti. Bundan dolayı, yabancı askeri gemilerin (ki bu Rusya’yla Karadeniz’de de mücadele eden ABD olacaktır) sınırlamaya maruz kalmadan Marmara Denizi’ne geçiş ve orada bulunma ve “Kanal İstanbul”u kullanarak Karadeniz’e çıkması

riski uluslararası politikanın dinamik yapısından ve güç dengelerinden bağımsız değildir.

Bu yalın gerçeklik göz önüne alındığında, “Kanal İstanbul” projesinin hayata geçmesiyle birlikte Boğazlar’da ve Karadeniz’de ortaya çıkacak belirsizlik süreci sonucunda “Montrö Boğazlar Sözleşmesi”nin tadilatı söz konusu olduğunda değişikliği sadece belirli maddelerle sınırlı tutmak oldukça zor olacaktır. Herhangi bir kısmi değişiklik talebinin Sözleşme’nin tümüne sıçramayacağını hiçbir garantisi yoktur (Akgün, 1994: 224). Kaldı ki Boğazlar konusunda yeni bir anlaşmaya varılması Rusya ve ABD’nin/NATO’nun çelişkili çıkarları nedeniyle çok zor görünmektedir. Bölgedeki en etkili NATO deniz gücü olarak ABD, böylesi bir süreçte Karadeniz’e ulaşmak için kendi çıkarları doğrultusunda Boğazlar’daki kısıtlamaları azaltmaya çalışırken, buna karşılık olarak da Rusya’nın haklarını ise daha fazla sınırlandırmaya çalışacaktır. Ayrıca ABD, yeni yapılacak bir sözleşmede Rusya’nın Türkiye’nin Boğazlar’daki egemenliği hakkında yapacağı baskıları önlemek amacıyla bu sözleşmeye taraf da olmak isteyecektir. Bütün bu şartlar altında Boğazlar’da çıkarları olan tüm ülkelerin tekrar ortak bir payda altında toplanmaları pek mümkün gözükmemektedir (Buzan, 1976: 242-246). Dolayısıyla, “Montrö Boğazlar Sözleşmesi”nin değiştirilmesi veya yeni bir sözleşme düzenlemesi için toplanacak olan bir konferanstan sonuç alınamazsa –ki muhtemelen sonuç alınamayacaktır–, Montrö Boğazlar rejiminin Türkiye lehine getirdiği bütün hükümler ve haklar ortadan kalkacak ve Boğazlar’da dünya üzerindeki diğer boğazların tâbi olduğu (kıyı devletine sınırlı hak tanıyan) geçiş rejimi uygulamaya konulacaktır (Toluner, 2004: 410).

Sonuç ve Öneriler

Boğazlar, tarih boyunca siyasi, askeri ve ekonomik açıdan uygarlıkların kesişme ve mücadele noktası olagelmiş, çağlar boyu bu önemini koruyarak her devirde büyük devletler

açısından stratejik bir konuma sahip olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu'nun Boğazları ele geçirdiği 15. yüzyıldan itibaren 19. yüzyılın ilk çeyreğine kadar Boğazlar konusunda tek yetkili güç olarak belirlediği Boğazlar rejimi, bu tarihten itibaren imparatorluğun güç kaybetmesine bağlı olarak çeşitli uluslararası antlaşma ve sözleşmelerle belirlenmiş ve dönemin büyük devletleri Boğazlar rejimini kendileri lehlerine çevirmeye çalışmışlardır. Böylelikle başta Rusya ve İngiltere olmak üzere, Fransa ve Almanya gibi büyük devletler açısından Boğazlar ve Karadeniz hep önemli olmuş ve bu konuda büyük çıkar kavgaları yaşanmıştır. Boğazlar'ın sahip olduğu jeopolitik ve jeostratejik önem, Boğazlar üzerindeki hâkimiyet kurma mücadelelerinin tarihi gelişim süreci göz önüne alındığında yadsınmaz bir gerçekliktir. Çağların değişmesi, uluslararası politikanın kuvvet dengelerindeki değişimler ve teknolojik gelişmeler dahi Boğazlar'ın jeopolitik ve stratejik önemini azaltmamış, aksine arttırmıştır.

“Küçük Kaynarca Antlaşması”ndan (1774), yani Rus gemilerinin Karadeniz’de Osmanlı İmparatorluğu’ndan izin almadan geçiş yapma hakkı kazanmasından beri Boğazlar’daki egemenlik ve statükoyla ilgili tartışmalar incelendiğinde, Boğazlar’daki ve Karadeniz’deki rejimin sürdürülmesinde hukuki argümanlardan veya adalet ilkesinden daha çok güç dengeleri ve dünya politik dengelerinin etkili olduğu görülmektedir. Hal böyleyken ve iki kutuplu sistemin parçalanıp yerini normları henüz belli olmayan bir uluslararası sisteme bırakmış olduğu mevcut durumda, Türkiye’yi çevreleyen Balkanlar, Kafkasya, Orta Asya ve Ortadoğu bölgelerinin de istikrarsızlık içinde olduğu hesaba katıldığında, bu belirsizlik ve istikrarsızlık ortamı içinde Türkiye’nin titizlikle uygulamaya çalıştığı Montrö Boğazlar rejimi 20. yüzyılda olduğu gibi 21. yüzyılda da Türk dış politikası için güvenilebilecek ve tutunulabilecek bir alan yaratmaktadır

Bu çerçevede, Boğazlar'ın 19. ve 20. yüzyıllarda geçirdiği evreler göz önüne alındığında; Montrö’de alınan neticenin çok

açık siyasi bir başarı olduğu aşikârdır. Zira, “Montrö Boğazlar Sözleşmesi”, yürürlüğe girdiği tarihten günümüze kadar, İkinci Dünya Savaşı gibi tüm dünyayı etkileyen bir savaş yaşanmasına ve sözleşmeye taraf olan devletlerden SSCB ve Yugoslavya’nın dağılmasına ve sözleşmenin değiştirilmesi veya kaldırılması girişimlerine rağmen, hâlâ yürürlükte kalabilen Türkiye’nin yaptığı önemli bir sözleşmedir.⁵ Hal böyleyken, yürürlükten kaldırılması ve değiştirilmesini düzenleyen şekil şartlarının müsait olmasına ve bu istikamette söylem düzeyinde kalan çeşitli girişimlere ve yaşanan bazı olaylara rağmen 83 yıldır istikrarlı bir şekilde uygulanmakta olan “Montrö Boğazlar Sözleşmesi” ve rejimi, alternatif bir su yolu projesi olarak gündeme getirilen “Kanal İstanbul” projesiyle birlikte tartışılmaya başlanmıştır. Ortaya koyanları ve savunucuları tarafından “Çılgın proje” olarak lanse edilen ve gerçekleşmesi durumunda gerçekten de Boğazlar’da ve Karadeniz’de dengeleri değiştirecek bir sürecin başlatıcısı olacak söz konusu proje, tarihsel ve jeopolitik gerçekliklerden uzak bir anlayışın ürünü olarak Türkiye’nin kendi eliyle

⁵ 20 yıllık bir süre için imzalanan sözleşmenin tadili için sözleşmenin 28. maddesine dayanılarak taraflar tadil talep edilebilecektir, ancak günümüzde taraflarca sözleşmenin tadili henüz talep edilmiş değildir ve sözleşme yürürlükte kalmaya devam etmektedir. Tam da bu noktada, “Montrö Boğazlar Sözleşmesi” konusundaki tüm tartışmaların merkezinde yer alan bir ihtimale – ya da “risk”e– de değinmekte fayda vardır. O da Sözleşme’nin 1. maddesinde öngörülen ve yukarıda bahsi geçen 28. maddeyle de “süresiz” kılınan *geçiş serbestliği* ilkesidir. Sözleşme’nin içeriği ve/veya geleceği (varlığı) konusundaki her türlü tartışmanın bir şekilde gelip tıkanıdığı yeri ifade eden bu düzenlemenin anlamı ise şudur: Sözleşme’nin zamana ayak uydurmadığı gerekçesiyle yenilenmesi daha doğrusu yürürlüğüne son verilerek yeni bir metin hazırlama yoluna gidilmesi yönündeki her öneri süresiz *geçiş serbestliği* gerçeğini hesaba katmak zorundadır. Türkiye başta olmak üzere belki de tüm tarafların ve diğer uluslararası aktörlerin –çeşitli eleştiri ve şikâyetlere rağmen– Sözleşme’nin varlığının bir şekilde devam etmesinden yana tutum takınması da bu düzenlemeden kaynaklanmaktadır. Örneğin Türkiye, 1998 Boğazlar Tüzüğü’yle bulunan çözüm sürecinde de görüldüğü gibi, Sözleşme’nin değiştirilmesi riskini almamayı daha uygun bulmuştur. Karadeniz’de bir şekilde sağlanmış dengenin olası bir yeni uluslararası düzenlemeyle –hele değişen uluslararası koşullar gibi nedenlerle ABD gibi yeni tarafların olacağı da neredeyse kesinken– kendi aleyhine bozulabilecek olması kaygısıyla hareket eden Rusya da benzer bir politika izlemiştir.

gerçekleştireceği “jeopolitik bir çılgınlık” olmaya aday durumdadır.

Bütün beklentilerin aksine, dış politikasının belirli alanlarında ulusal güç unsurları açısından sahip olduğu yapısal zayıflıklarından dolayı etki kapasitesi sınırlı olan ve dış politikada bir belirsizlik ve yalnızlık dalgalanması içerisine girmiş olan Türkiye’nin, “Kanal İstanbul” projesiyle Boğazlar’da ve Karadeniz’de belirsizlikler taşıyan bir sürece adım atması mevcut avantajlarını da yitirmesine yol açabilecektir. “Montrö Boğazlar Sözleşmesi”yle Boğazlar’da ve Karadeniz’de tartışılmayacak derecede önemli haklar elde etmiş bulunan Türkiye açısından Sözleşme’nin devam ettirilmesi, kısmen ya da tamamen değiştirilmesine göre daha kazançlı bir durum ortaya koymaktadır. Unutulmamalıdır ki dış politikada zaman zaman müttefikler ve ilkeler konjonktürel yapı itibariyle değişse de, coğrafi unsurlar sürekli ve bu nedenle de onun sağladığı avantajları elde tutmak ve korumak gerekir. Boğazlar da bu yönüyle hem Osmanlı İmparatorluğu döneminde hem de Türkiye Cumhuriyeti’nde hâkimiyetin ve güvenliğin asli unsuru olagelmıştır. Bütün bu özelliklerinden dolayı uluslararası politikanın dengeleri açısından önemini hep devam ettirecek olan Boğazlar, dün olduğu gibi bugün de Türkiye’nin dış politikasını etkileyen/belirleyen ve ona yön veren bir öge olmaya devam edecektir. Zira Boğazlar Türkiye için menfaat değil, varlık, egemenlik ve güvenlik meselesidir (Bilsel, 1948: 8). Osmanlı İmparatorluğu’ndan beri Boğazlar’da ve Karadeniz’de yaşanan siyasi, askeri ve hukuki mücadele bu gerçekliğin en açık yansımasıdır. Dolayısıyla hayati çıkarlar açısından Boğazlar’la en ilgili devlet Türkiye’dir ve öyle de olmaya devam edecektir. Türkiye’nin “Montrö Boğazlar Sözleşmesi”yle Boğazlar’da elde ettiği jeopolitik, jeostratejik, siyasi, askeri ve hukuki kazanımların geçerliliğinin sadece hukuki metinlerle değil dünya güç dengeleriyle de yakından ilgili olduğu düşünülürse, Montrö Boğazlar rejiminin değişimi konusunda ileri sürülecek her türlü isteğe, argümana ve baskıya karşı

Türkiye'nin sadece uluslararası hukuka dayanmayıp, içinde bulunulan bölgesel ve küresel güç dengelerini iyi değerlendirmesi ve kendi ulusal gücüne dayalı, proaktif bir yaklaşım içerisinde olması kaçınılmaz bir zorunluluktur. Dolayısıyla, beş asırdan beridir bütün güvenliği ve varlığı Boğazlar'a bağlanmış olan Türkiye'nin ve bütün bir Anadolu coğrafyasının kaderinin "Kanal İstanbul" projesi gibi jeopolitik bir belirsizlikle irtibatlandırılması, Türk dış politikası ve Türk tarihi açısından 21. yüzyıldaki en büyük "jeopolitik hata" olacaktır. Tarih, dış politikada kötümserlerden daha fazla iyimserlerin yanıldıklarını gösteren örneklerle doludur.

Kaynakça

- Akgün, M. (1994). "Türk Dış Politikasında Bir Jeopolitik Etken Olarak Boğazlar", *Türk Dış Politikasının Analizi*, Faruk Sönmezoğlu (der.), Der Yayınları, İstanbul, 213-224.
- Bilsel, C. (1948). "Sovyet Rusya-Türk Notaları Aydınlightında Türk Boğazları", *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, 14 (1-2), 3-23.
- Bostan, İ. (2000). "Osmanlı İmparatorluğu Döneminde İstanbul Boğazında Geçişin Tâbi Olduğu Kurallar", *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, Bayram Öztürk, Mikdat Kadioğlu, Hüseyin Öztürk (ed.), Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayınları, Yayın no: 5, İstanbul, 11-12 Kasım 2000, 1-8.
- Braudel, F. (2014). *Uygarlıkların Grameri*, 4. bs., Mehmet Ali Kılıçbay (çev.), İmge Kitabevi, Ankara.
- Buzan, B. (1976). "The Status and Future of the Montreux Convention", *Survival: Global Politics and Strategy*, 18 (6), 242-247.
- Bükülmez, B., ve Küpeli, T. (2007). "Küresel Güçlerin Karadeniz Stratejilerinin Önündeki Engel: Montrö", *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 3 (5), 193-218.
- Çakırözer, U. (2011). "Kanal İçin Yeni 'Montrö' ", *Cumhuriyet*, 29 Nisan 2011,

- http://www.cumhuriyet.com.tr/koseyazisi/243462/Kanal_icin_yeni_8216_Montro_8217_.html, (Erişim tarihi: 01.05.2017)
- Demirkıran, H. M. (2007). “Türk Boğazları’ndan Geçiş Rejimi ve Geçiş Rejimi ile İlgili Yargıtay Hukuk Genel Kurulu’nun 21.11.2001 Gün E: 2001/4-955 K: 2001/1073 Sayılı Kararı”, Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegan Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1-29, http://www.demirkiran.av.tr/wp-content/uploads/2013/02/Turk_Bogazlarindan_Gecis_Rejimi.pdf, (Erişim tarihi: 01.05.2017)
- Erol, M. S. ve Demir, S., (2012). “Amerika’nın Karadeniz Politikasını Yeniden Değerlendirmek”, *Gazi Akademik Bakış Dergisi*, 6 (11), 17-33.
- Gray, C. S. (2003). “Coğrafya Kaçınılmazdır”, Tuğrul Karabacak (çev.), Jeopolitik, Strateji ve Coğrafya, Colin S. Gray, Geoffrey Sloan (ed.), ASAM Yayınları, Ankara, 215-237.
- Gürel, Ş. S. (1993). “Montreux Boğazlar Sözleşmesi Değiştirilmeli mi?”, *Mülkiyeliler Birliği Dergisi*, XVII (162), 44-46.
- İlhan, S. (2003). Jeopolitik Duyarlılık, Ötüken Neşriyat A.Ş., İstanbul.
- Koçer, G. (2007). “Karadeniz’in Güvenliği: Uluslararası Yapılanmalar ve Türkiye”, *Gazi Akademik Bakış Dergisi*, 1 (1), 195-217.
- Lefebvre, H. (1991). *The Production of Space*, D. Nicholson Smith (trans.), Blackwell, Oxford.
- Oran, B. (2013). “Müstakbel Dış Politika Belamız: Kanal İstanbul”, *Radikal2*, 4 Ağustos 2013, http://www.radikal.com.tr/radikal2/mustakbel_dis_politika_belamiz_kanalistanbul-1145001, (Erişim tarihi: 01.05.2017)
- Ótuathail, G. (1996). *Critical Geopolitics*, University of Minnesota Press, Minneapolis.

- Özçelik, M. (2013). “Sovyet Rusya’nın 1946 Yılında Boğazlarla İlgili İsteklerinin Türk Kamuoyundaki Yankıları”, *The Journal of Academic Social Science Studies*, 6 (1), 1091-1115.
- Özersay, K. (2013). “Boğazlar Konusu”, *Türk Dış Politikası: Kurtuluş Savaşı’ndan Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar*, C. III (2001–2012), Baskın Oran (ed.), İletişim Yayınları, İstanbul, 819-823.
- Pazarıcı, H. (1986). “Boğazlar Rejimine İlişkin Türk Dış Politikası ve Karşılaşılan Kimi Sorunlar”, Prof. Dr. Ernst Hirsch’in Hatırasına Armağan (1902–1985), Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 849-880.
- Pazarıcı, H. (2006). *Uluslararası Hukuk*, 4. bs., Turhan Kitabevi, Ankara, 2006.
- Sempa, F. P. (2002). *Geopolitics: From the Cold War to the 21st Century*, Transaction Publishers, New Jersey.
- Spykman, N. J. (2013). “Dış Politika ve Coğrafya I-II”, Aşkın İnci Sökmen (çev.), *Uluslararası İlişkilerde Anahtar Metinler*, Esra Diri (ed.), İstanbul, 3-41.
- Toluner, S. (2004). *Milletlerarası Hukuk Açısından Türkiye’nin Bazı Dış Politika Sorunları*, Beta Yayınları, İstanbul.
- Tosun, H. (1994). “Montrö Boğazlar Sözleşmesi (Boğazlar Sorununda Son Aşama)”, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 4 (13), 87-112.
- Uçarol, R. (1994). “Değişmekte Olan Dünyada Türk Boğazları’nın Önemi ve Geleceği”, *Yeni Dünya Düzeni ve Türkiye*, 3. bs., Sabahattin Şen (ed.), Bağlam Yayıncılık, İstanbul, 165-202.
- Ünal, O. O. (2014). “Kanal İstanbul Para Basacak”, *Yeni Şafak*, 16 Şubat 2014, <http://www.yenisafak.com.tr/ekonomi/kanal-istanbul-para-basacak-618619>, (Erişim tarihi: 01.05.2017)
- Viotti, P. R. ve Kauppi, M. V. (2014). *Uluslararası İlişkiler ve Dünya Siyaseti*, Ayşe Özbay Erozan (çev.), Nobel Akademik Yayıncılık, Ankara.

Yılmaz, S. (2012). “Jeopolitik ve Jeostrateji”,
[www.academia.edu/7648509/ Jeopolitik_ve_Jeostrateji](http://www.academia.edu/7648509/Jeopolitik_ve_Jeostrateji),
(Erişim tarihi: 01.05.2017)