

MONTREUX SÖZLEŞMESİ ÇERÇEVESİNDE TÜRK - RUS İLİŞKİLERİ VE GÜNÜMÜZE ETKİLERİ

Sibel TURAN*

Özet

Bu makalede Montreux Sözleşmesi'nin yapılmasından önce ve yapıldığı sırada uluslararası ortam uluslararası güç dengeleri açısından irdelenecektir. 1936 yılında yapılan Montreux Sözleşmesi'nin Türkiye ve Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler açısından önemi tarihsel boyutta ele alınacaktır, bu bağlamda Sözleşme çerçevesinde Türkiye-Sovyetler Birliği ilişkileri önem kazanmaktadır. Karadeniz'e kıyısı olan ülkelere Boğazlar'dan geçiş konusunda daha fazla çıkar sağlayan bu sözleşmeye diğer imzacı ülkelerin tepkileri de ayrıca değerlendirilecektir. Tarihsel süreçte koşut olarak 1989 sonrası özellikle 1991'den sonra Sovyetler Birliği'nin feshinden sonra oluşan durum ya da uluslararası ortamdaki güç dengeleri Rusya Federasyonu ile Türkiye'nin ilişkilerini jeostratejiden ekostratejiye uzanan çerçeveye oturtmuştur. Bu bağlamda Türkiye- Rusya Federasyonu ilişkileri Montreux Sözleşmesi'nin yeniden yapılandırılması talepleri ile beraber değerlendirilecek ve tartışılacaktır. Atatürk döneminde yapılan Montreux Sözleşmesi'nin Türkiye'nin Boğazlardaki ulusal egemenliğini pekiştirdiğinden yola çıkılarak 6 Kasım 1998 tarihli Türk Boğazlar Tüzüğü irdelenecektir. İstanbul ve Çanakkale Boğazlarına pek de haklı olarak Türk Boğazları adlandırmasını kullanan Tüzük, Rusya Federasyonu'nun Boğazlar'ı bir petrol boru hattı olarak kullanmasına ve haksız istemlerine tepki olarak yapılmıştır. Makalemizde Rusya Federasyonu ile Türkiye ilişkileri 1994 ve 1998 tarihli Boğazlar Tüzükleri çerçevesinde değerlendirilerek Türkiye -Rusya ilişkileri Boğazlar sorunu bağlamında Montreux merceğinde irdelenecektir.

Anahtar Kelimeler: Ulusal Egemenlik, Boğazlar Tüzüğü, Jeostrateji, Ekostrateji.

Abstract

Turkish Russian Relations Within The Frame Of Turkish-Russian Relations And Its Effects To Now a Days

In this article international medium will be discussed in view of international power balances before the inacting of Montreux Convention and when it was made. Its significance of the Montreux Convention for Turkey and countries having shores in Black Sea will be discussed in historical dimension, in this connection with in the frame of the Convention Turkish-Soviet Union Relations are gaining importance. The reactions of other signing countries to such convention which secures more interest to the shore having countries in the Black Sea in the subject of passage from the straits will be also further evaluated. In parallel with historical process following 1989 especially following the termination of Sovets- union occuring situation or power balances in the international field are accused the Russian Federation and Turkey relations were based on a frame extending from geostrategy to ecostrategy. In this connection the Turkish- Russian Federation relations will be evaluated with the demands of restructuring the Montreux Convention and discussed. Montreux Convention whichy was made in the Atatürk period strenghtened the national sovereignty of Turkey in the Straits. Turkish Straits regulations will be discussed. Istanbul and Dardanel Straits are justly named as Turkish Straits was issued as a reaction to use of Straits as petrol pipeline and to their unjust claims. In the article Russian Federation and Turkey relations will be evaluated within the frame of Straits regulations dated 1994 and 1998 and Turkey - Russia relations will be discussed under Montreux.

Key Words: National Sovereignty, Turkish Straits Regulations, Geostrategy, Ecostrategy.

GİRİŞ

Montreux Sözleşmesi çerçevesinde Türk-Rus ilişkileri ve günümüzde yansımaları konusunu incelemek için tarihe göz atmak gerekir. Bu bağlamda Osmanlı-Rus, Türkiye-Sovyetler Birliği ilişkileri tarihsel perspektiften dış politika boyutunda irdelenmiştir. Çarlık Rusya'sı ve Sovyetler Birliği'nin ve şimdide Rusya Federasyonu'nun Boğazlara verdiği özel jeopolitik önemden dolayı Türkiye ile Rusya arasındaki Boğazlara ilişkin yaşanan çelişkiler ve tartışmalar Türk dış politikasının çok önemli bir boyutunu oluşturmuştur. Geçmişte savaş gemilerinin statüsü ve Karadeniz'e çıkışı konusunda önemli anlaşmazlıklar olmuşsa da bildiride özellikle Türk-Rus ilişkileri deniz ulaşım serbestliği boyutunda değerlendirilmiştir.

Montreux Sözleşmesi'nin yapılmasından önce ve yapıldığı sıradaki uluslararası sistemin yapısı, güç dengeleri çerçevesinde ele alınmıştır. Makalemizde öncelikle Türk-Rus ilişkilerinin deniz ulaşım serbestliği açısından incelenme nedeni günümüzde Montreux Sözleşmesi'nin 2.maddesinin Türkiye ile Rusya Federasyonu arasında tartışmalara konu olmasındandır. Bu bağlamda Türkiye'nin çıkardığı 11 Ocak 1998 tarihli Tüzükler ve buna tepkileri de incelemiştir.

TÜRK BOĞAZLAR BÖLGESİNE TARİHSEL BAKIŞ

Türk Boğazlar Bölgesi tarih boyunca stratejik öneme haiz bir bölge olmuştur. Boğazlar Uluslararası Hukuk açısından herkesin bildiği 3 dönemde farklı uygulamalara konu olmuştur. Birinci dönem devletçe kapalılık konusunu gündeme getirir. Devletçe kapalı tutulma dönemi görece 1841'e kadar sürmüştür. Bu dönemi kendi içinde 3 alt döneme ayırmak gerekir. Bunlar 1453-1774, 1774-1829, 1829-1841 arasını kapsamaktadır.

İstanbul'un fethinden sonra 1475'te tamamıyla Karadeniz'in kıyıları Osmanlı Devleti'nin eline geçmiştir. Karadeniz bu dönemde "harem sarayı bikri pakizesi" olarak anılmıştır. Dönemin hukukuna uygun olarak burası Devletin su ülkesi olarak nitelenmiştir. Daha sonraları bu konuda ilk fire yalnız ticaret gemilerinin Karadeniz'e geçmeleri için verilmiştir. Karadeniz'in yabancı ticaret ve yolcu gemilerine kapalı olması ilkesi Osmanlıların Fransızlara, İngilizlere verdiği ayrıcalıklar dışında 1774 yılına kadar sürecekti (İnan, 1995: 8).

Rusya ilk defa Azak Kalesi'ni alarak 1696'da Karadeniz kıyılarına gelmiştir. 1774'te

Küçük Kaynarca Antlaşması ile Rusya kesin olarak Karadeniz'e yerleşmiştir. Bu dönemden başlayarak Osmanlı Devleti ile Rusya arasında bir Karadeniz ve Boğazlar sorunundan söz etmek olasıdır. Bu daha sonraları Türkiye-Rusya ilişkilerine taşınmıştır ve bilindiği üzere sürmektedir. 1774'te Rus ticaret gemileri Karadeniz'de ve Marmara'da işleme hakkını almış ve 1829 Edirne Antlaşması ile Boğazlar Rus ve diğer ülkelerin ticaret gemilerine serbest tutulmuştur. Savaş gemileri için devletin kadim kuralı geçerliydi. 1789 ve 1805 Muahedeleri ile Rus savaş gemileri ittifak hükümleri çerçevesinde Boğazlardan geçebileceklerdi. 1833 Hünkâr iskelesi Antlaşmasıyla İstanbul Boğazları da bevviabiâli sayılmıştır (Bilsel, 1998: 303).

Herkesin bildiği üzere Türkiye'den sonra Boğazlar Rusya için çok önemlidir. Renove'nin Rusya'nın Boğazlar için önemini "Akdeniz'e ılık denize çıkma sorunu her hangi bir Rus hükümeti için geçişi bir hedef değildir ve olamaz. Onun önüne bu meseleyi her lahzaya koyan şey, coğrafi koşullardır. Donan denizinin kıyısı ancak bir yaz müddetinde doursuzdur. Baltık limanları kışın bir kısmında mahsurdur ve Şimal denizine ileten geçitler, Danimarkalıların elindedir. Ancak Karadeniz'in kıyılarıdır ki gemi işletmeğe daima açıktır. İmdi İmparatorluğun denizci hayatının buralarda toplanması pek mantıkidir...Bahusus ki ihraç limanları bu kıyıdadır."

Tüm bu anlatılan antlaşmalara karşın Osmanlı İmparatorluğunun Boğazlarla ilgili kapalılık kuralı Çanakkale (kale-i sultaniye) (1803) Antlaşması'na kadar sürmüştür. Bu Antlaşma ile (Bilsel, 1998: 304) biçiminde anlatılmamaktadır. İmparatorluğun kendi koyduğu düzenin ikili antlaşmalarla düzenlenmesi dönemini başlatmıştı (Çelik, 1987: 119).

1833 Hünkâr İskelesi Antlaşması'yla Osmanlı Devleti ve Rusya Karadeniz dışında tüm devletlerin savaş gemilerine kapatmayı öngörüyordu. Bu Antlaşma ile Rusya Akdeniz'den kendisine gelecek tüm tehlikeleri önlemeyi amaçlıyordu. Hünkâr İskelesi Antlaşması ertesinde Rus özel temsilcileri İngiliz Dışişleri Bakanlığına Rus görüşünü şöyle anlatmaktadır :

"(Çar) Kapalılık kuralının kabulünde o kadar ayak diriyorsa bu onun meselede ancak Rusya'nın huzur ve emniyetini göz önünde bulundurulmasından ileri geliyordu. Yabancı bir donanmanın Karadeniz'e girmek için Çanakkale Boğazını zorlayıp geçmesi ihtimali Rusya tarafından incelendi. Böyle bir donanma kuvveti Rusya'nunkine eşit ise onunla savaşa

girişebilecektir... şayet üstün bir kuvvet ise...bir Rus ordusu Çanakkale Boğaz'ından düşman harp gemilerinin geçmesini önlemek...için...doğrudan doğruya Çanakkale üzerine yürüyecektir. Rusya'yı...(böyle bir hareket yapmak) zorunda bırakmak Osmanlı Devletini yıkmaya mahkum etmek demek olacağını düşünmek gerekir." (Tukin, 1947: 218).

Ancak Rusya'nın Akdeniz'e çıkma çabası İngiltere'nin, Doğu Akdeniz ve Ortadoğu da etki alanları yaratma çabalarıyla çatışınca Akdeniz'in "choke points" çıkış kapılarından biri olan İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının İngiltere gözünde önemini artırmıştır. İngiltere bu dönemden sonra Osmanlı Devleti'nin ve Boğazların Rusya'nın himayesi altına girmemesine yönelik her türlü politikayı izlemiştir.

1841'de yapılan Boğazlar Sözleşmesi Boğazlara uluslararası bir düzen getirmiş ve I. Dünya Savaşı'na kadar Boğazların rejimini belirleyen temel Antlaşma olmuştur. Bu Antlaşmaya karşın belirlenen statü zaman zaman ihlal edilmiştir. 1844'te Rusya'nın Karadeniz limanlarından kalkan savaş gemileri uzak doğu limanlarına gitmiştir.

1904 Temmuzunda Rus donanmasına ait Petersburg ve Smolenks adlı savaş gemileri Boğazlardan ticaret gemisi kimliği (kisvesi) altında geçirilince İngiltere Osmanlı Devletine ve Çarlık Rusya'sına birer nota göndererek anılan olayı protesto etmiştir (Özdalga, 1965: 22).

Boğazlar sorunu, Fas Buhranı ve Trablusgarp Savaşı sırasında yeniden ortaya çıkıyordu. Rusya 1911 yılında savaş gemilerinin Karadeniz'den Akdeniz'e çıkarılması isteminde bulunduysa da Osmanlı İmparatorluğu bunu kabul etmemişti. 1911 Trablusgarp savaşı sırasında Rusya, İngiltere ve Fransa, İtalya'yı destekleyerek Osmanlı Devletinden Boğazların açılması isteminde bulunmuşlardır.

I. Dünya Savaşı'na kadar Boğazlarda bazı ihlallere rastlandıysa da Boğazlar'ın statüsünde bir değişiklik olmamıştır. I. Dünya Savaşı'nın başlaması ile askeri açıdan çok önemli olan egemenlik sorununu gündeme getirmiştir. Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü destekleme politikasından çoktan vazgeçen İngiltere Boğazlardan ve özellikle Ortadoğu topraklarından pay almak istiyordu. Bu pay ancak bir sıcak çatışma sonucu sağlanabilecektir.

Rus Dışişleri Bakanı Sazanof 1913'de Çar'a verdiği bir andırıda Rusya'nın çıkarları açısından Boğazlar'ın Türkiye gibi ne çok güçlü ne de güçsüz bir devletin elinde bulunmasının en

uygun seçenek olduğunu belirtmekteydi (Olca, 1980: XXIV).

Osmanlı Devleti I. Dünya Savaşı'na henüz tarafsız konumdayken 9 Ağustos 1914'te İngiliz Donanması önünden kaçan iki Alman gemisinin Musul torpidobotunun kılavuzluğunda Marmara Denizine girmesiyle savaşa katılmak zorunda kalıyordu. Osmanlı Devleti'nin Çanakkale Boğazından bu gemileri geçirmesi varolan Antlaşmalara ve bu Antlaşmalarla oluşan statüye aykırıydı. İtilaf devletleri Osmanlı Devletini 1841. 1856 ve 1876 Antlaşmasını ihlal ettiği için protesto etmişlerdir. 12 Ağustos 1914'te Osmanlılar Göben-Breslau'nun Osmanlı'nın parasını ödediği halde satışı durdurulan iki gemisinin (Sultan Osman ve Reşadiye) yerine alındığını, açıklıyordu. 28-29 Ekim 1914'te alınan gemiler Karadeniz'den geçip Rus Donanmasıyla çatışınca Osmanlı İmparatorluğu bu savaşa fiilen katılıyordu. Bu katılım ile 1841-1856 ve 1876 antlaşmalarının hükümleri yürürlükten kalkıyordu.

I. Dünya Savaşı Boğazlar'ın askeri ve stratejik açıdan önemini yine ortaya koyuyordu. İtilaf Devletlerinin en önemli sorunlarından birini "Boğazlardaki egemenlik" oluştuyordu.

Rusya, İtilaf devletlerinden İstanbul'u Boğazlardan İzmit Körfezine kadar olan Anadolu topraklarını ve Marmara Denizi Adalar ve Çanakkale Boğazı adalarını (İmroz-Bozcaada) ve Boğazdaki stratejik noktaları 4 Mart 1915'te kendi yaşam sahası olarak gördüğünden dem vurarak istemiştir. Rusya'nın bu isteği İngiltere ve Fransa tarafından kabul edildiyse de Rusya'nın istemlerinden endişe duyan İngiltere ve Fransa 1915 Martında Çanakkale Boğazı'nı geçerek İstanbul'a ulaşmak istemişlerdir. Boğaz Osmanlılar tarafından büyük bir özenle korununca İngiliz ve Fransızlar geri çekilmek zorunda kalmışlardır. Zaten Boğazların karşı devletlerce zorlanacağını anlayan Türk Komutanlığı 26 Eylül 1914'te Boğazı tüm yabancı savaş gemilerine kapatmıştır (Üçok, 1975: 218). Bilindiği üzere Almanya yanında savaşan Osmanlılar Almanların yenilgisi üzerine yenik sayılmış ve Boğazlarda itilaf devletlerince işgal edilmiştir.

I. Dünya Savaşı sona erdiğinde Boğazlar'ın uluslararası bir statüye konulması isteniyordu. Wilson'ın 12. noktası konumuz açısından çok öneme sahiptir. Wilson bu noktasında Boğazlar'ın sürekli uluslararası garantiler altında tüm devletlerin ticaret gemilerine açık tutulması gerektiğini vurguluyordu (Üçok, 1975: 230). Zaten liberalizmi savunan Wilson'un bu görüşü Boğazların tüm ticaret gemilerine açık tutulması

yolundaki noktası ile uyuşum halindeydi.

Boğazların serbest bir geçit oluşturulmasının öngörülmesi üzerine Loyd George Avam Kamarası'nın 17.12.1919 tarihli oturumunda şöyle konuşuyordu: *"Bu meseleyi çözmek için Amerika'nın ne yapmak istediğini bilmemiz gerekmektedir. Bize diyorlar ki niçin katıksız olarak Türk olmayan toprakları Türklerin elinden alarak barış yapmıyorsunuz? Evet öyle. Fakat İstanbul ile Boğazları ne yapalım? Eğer Boğaz kapıları açık bırakılarak harp ve ticaret gemileri serbestçe geçebilmiş olsalardı harp iki yıl kısalmış olurdu."* (Akşin, 1991: 95).

Boğazlardaki güçlendirilmiş bölgelerin ve Karadeniz'in anahtarı olan İstanbul'un itilaf Devletleri gemilerine savaş üssü olmaması Sovyet Rusya için önemliydi. Mondros Bırakışması'nın imzasından 8 gün önce Lenin *"İngiliz ve Fransızlar ne Sibirya ne de Argengelsk'te büyük başarı elde edebildiler. Tersine bir dizi bozguna uğradılar Fakat şimdi güçlerini, Rusya'ya, güneyden ya Çanakkale Boğazından ya Karadeniz'den ya da karayoluyla Bulgaristan ve Romanya üzerinden saldırmaya yöneltiyorlar"* (Şamsutdinov, 1999:30-12) diyerek itilaf devletleri arasındaki anlaşmazlığı vurguluyordu. Zaten Mondros Silah Bırakışmasının taslağında *"İtilaf devletleri İstanbul'dan deniz üssü olarak yararlanacaklardır."* hükmü bulunuyordu (Şamsutdinov, 1999: 30-10).

Bu arada yenen devletlerle 30 Ekim 1918'de Mondros Bırakışması imzalanıyordu. Anılan bırakışmanın 1.maddesi, Osmanlı Devlet Çanakkale ve İstanbul Boğazlarının açılmasını ve Karadeniz'e geçişin sağlanmasını ayrıca her iki boğazın kıyılarındaki askeri tesislerin İtilaf Devletlerince işgalini öngörüyordu (Bayur, 1973: 23; İnan, 1995: 22). 1915 yılında savaş sonucu ele geçiremedikleri Boğazlar, savaştan sonra İtilaf Devletlerinin eline geçiyordu. Böylece İtilaf Devletlerinin koyduğu rejim Boğazlarda hakim oluyordu.

Osmanlı İmparatorluğu'na Sevres Barış Antlaşması imzalanmasından önce Sevres Barış Antlaşması'nın hazırlık çalışmaları sırasında da Boğazlar ve Ortadoğu öncelikli sorunlar olarak İtilaf Devletlerince tartışılmış ve paylaşılmıştır. I. Londra Konferansında 28.maddesi Boğazların özgürlüğünün korunmasını 39.maddede Çanakkale ve Karadeniz Boğazlarından geçişin düzenlenmesini içeriyordu (Olçay, 1980: 308-310). Tüm bu Antlaşmalarda Boğazlardan ticaret gemileri için *"serbest geçiş ilkesi"* kabul ediliyordu. Bu dönemde genelde savaş gemileri tartışılan sorunun odak noktasını oluşturuyordu.

Bu bir dizi konferanstan sonra İtilaf

devletleri Osmanlı İmparatorluğu'na Sevres Antlaşması'nı imzalıyorlardı. Sevres'in diğer hükümleri gibi, Boğazlara ilişkin hükümleri de hukuksal geçerlilik ve hakkaniyetten uzaktı. Anılan Antlaşmayla Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazını kapsayan Boğazlar Bölgesi barış ve savaş zamanlarında tüm devletlerin ticaret ve savaş gemilerine açık olması öngörülüyordu. Bu antlaşmayla Boğazlar komisyonu kuruluyor. Komisyonun kendine özgü bayrağı bütçesi olması ve kolluk kuvvetleri olması hükme bağlanıyordu. Komisyonunda ABD, Japonya, Fransa, İtalya, Rusya iki oya sahip olacaklardı. Buna karşın Bulgaristan, Türkiye, Yunanistan ve Romanya delegeleri bir oya sahip olacaklardı. ABD istediği zaman Rusya ancak Milletler Cemiyeti'ne üye olduğu takdirde komisyona delege gönderecekti (Bayur, 1973: 143). İstanbul 36.maddeye göre koşullu olarak Türkiye'ye bırakılmıştı. Bu dönemde İstanbul'a müstakil olarak sahip olmak isteyen devletler birden fazlaydı ve çıkarları doğal olarak çatışmaktaydı. Bunlardan Rusya savaş içinde kendilerine söz verildiğini öne sürüyordu.

Sevres Antlaşması, bağımsızlık savaşımını veren Ankara hükümetini bağlamıyordu. Bağımsızlık Savaşının başarısıyla sonuçlanmasıyla işgalci donanmalar geldikleri gibi geri döneceklerdi.

İngiltere, Hindistan yolunun güvenliği için 19.yy boyunca Boğazları, Çarlık Rusya'sına karşı kapalı tutmaya çalışmıştı. Bunu da 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi ile formüle etmiştir. Türkiye Boğaz kapılarını İngiltere'ye kapatarak savaşı iki yıl daha uzatmıştı. İngilizler artık Türklerin Boğazlar'ın kapılarını İngiltere'nin yüzüne çarpmasına izin vermeyeceklerdi (Kürkçüoğlu, 1978: 264-265). Ne var ki Rusya faktörü yine devredeydi. Rusya'da Bolşevikler yönetime egemen olduktan sonra Lenin Rusya ile İngiltere'nin Boğazlara ilişkin antlaşma yapmasının zor olduğunu ama bunun aşılma olmadığını açıklıyordu. Lenin Çarlık Rusya'sının Boğazlar siyasetine uygun olarak Boğazların savaşta ve barışta tüm devletlerin savaş gemilerine kapalılığını savunuyordu. Zaten Rusya genelde küresel etkisi az olduğunda Karadeniz'in kapalılığı politikasını izlemiştir. Yine de kuruluş aşamasındaki Bolşevik Rusya Boğazların, İngiltere ve Milletler Cemiyeti denetimine girmemesini istemiştir. Rusya zayıf kaldığı sürece Boğazların Türk denetiminde kalmasını istemiştir.

Sovyetler Birliği'nin kuruluş döneminde Kurtuluş Savaşı veren Mustafa Kemal ve arkadaşlarının Anadolu'daki etkinlikleri bu devletçe dikkatle izleniyordu. Buna koşut olarak 23 Haziran 1920'de oluşturulan TBMM'nin dış

politikasıyla özellikle Boğazlar sorunu ile yakından ilişkili olan Sovyet Rusya ilgileniyordu. Bu bağlamda Rus yazarı Y. Steklov 1919 sonunda Izvestia gazetesinde Mustafa Kemal'in dış politikasına olumlu bakar ve bunu şöyle ifade eder: "Şimdi Türk ihtilali Çanakkale Boğazını Türk emekçi sınıflarının eline bu yoldan, içlerinde Rusların da bulunduğu dünya proleterlerine vermektedir. Böylece Rus Emperyalizminin yüzyıllardır çevirdiği entrikalarla başaramadığı şey, olgun bir erik gibi Rus işçi sınıfının avucuna düşüyor" (Tunaya, 1981:48-1). Yine de Ruslar Kurtuluş savaşında TBMM hükümetinin güvenliği sağlamış olması koşuluyla Türk Boğazlarından serbest geçişi kabul edeceklerini bildirmişleridir. (Pazarıcı, 1986: 853-854)

16 Mart 1921'de Sovyetler Birliği ile Türkiye arasında dostluk ve kardeşlik antlaşması imzalamadan önce Karadeniz ve Boğazlara ilişkin sorunlar ayrıntısıyla görüşülmüştür. Bu Antlaşmanın 5.maddesi Karadeniz Devletleri için yaşamsal önemde olan Boğazlarda uygulanacak düzen sorununa ilişkin (Şamsutdinov, 1999: 208). Bu madde Karadeniz Boğazı'na ilişkin düzenlemelerin sadece Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler arasında toplanacak konferansta saptanmasını içeriyordu (Sosyal, 1989: 34; AMDP, 1992: 549). Bu dönemde Türkiye ile Sovyetler Birliği arasında ki ilişkilerde Boğazlar sorunu ön plandaydı. Dışişleri Bakanlığı Halk Komiserliği'nin bir raporunda Boğazlar sorununun Moskova Antlaşması'nda çözümlenmesine karşın uygulama konusundaki güçlüklerin ilerde aşılabileceğini belirtmiştir (Şamsutdinov, 1999: 219). 16 Mart 1921 Antlaşması'ndan sonra Boğazlar konusu Lozan görüşmelerinde de etraflıca ele alınacaktır.

LOZAN BARIŞ ANTLAŞMASI'NDAN MONTREUX SÖZLEŞMESİ'NE

1922 yılının kasım ayında Rauf Orbay ile Aralov arasında Boğazlar konusunda geçen konuşmada Aralov Sovyetler Birliği'nin en aşağı Türkiye kadar Boğazlarla ilgilendiğini söyleyerek "SB, ne İngiltere'nin Boğazlarda bir egemenlik kurmasına ne de İngiltere'nin kontrolü demek olan Milletler Cemiyeti'nin Boğazlarda bir kontrol kurmasına hiçbir suretle razı olamaz" (Aralov, 1997: 133) diyerek ülkesinin görüşünü açığa vurmuştur. Ayrıca Lenin verdiği beyanata dayanarak Boğazlarla ilgili olarak ticaret gemilerine tam bir serbestliğin olması gerektiğini eklemiştir (Aralov, 1997: 244).

Yine Lenin, İngiliz gazeteci Farbman'a Lozan Konferansı'ndan önce Boğazlarla ilişkin görüşlerini şöyle açıklamaktaydı: "... İkincisi bizim programımız barış ve savaş zamanlarında

Boğazların tüm savaş gemilerine kapatılmasını içermektedir. Bu, tüm devletlerin sadece sınırlarını Boğazlara doğrudan doğruya bitişik onların değil tüm diğer devletlerin, en yakın ve dolaysız ticari çıkarlarının gereğidir...Üçüncüsü, bizim Boğazlara ilişkin programımız, ticari deniz ulaşımı özgürlüğünü içermektedir." (Şamsutdinov, 1999: 318-40).

Lozan Konferansı sırasında İngiltere, açıklığı savunmuş, Türkiye'de İngiltere'ye yakın bir görüş ortaya koyunca İngiltere, Türkiye'yi Rusya'dan uzaklaştırmıştır (Kürkçüoğlu, 1978: 259). Zaten müttefikler arasında Sovyet delegesi Çiçerin'in konferansına gelmesi hoş karşılanmamış, Çiçerin'in sonuç almaya değil Bolşevik propagandası yapmaya geldiği yolunda söylentiler çıkmıştı (Karacan, 1971: 137).

Lozan Konferansı'nda Boğazlar konusunda 3 değişik tez çatışıyordu. Ruslarla İngilizlerin istedikleri rejim doğal olarak birbirinin tam zıddı idi. Türkiye'nin esas istediği sisteminde bu ikisine benzer bir yanı yoktu. Müttefikler Boğazların hem ticaret hem savaş gemilerine açıklığını savunuyorlardı. Bu açıklığı sağlamak için Boğazlar komisyonu oluşturulmuş ve Boğazların her iki yakasının da askerden arındırılmasını ön görmüştür.

Sovyetler Birliği ise bu konferansta yukarıda belirtildiği üzere Boğazların yalnız ticaret gemilerine açıklığını bunun yanı sıra savaş gemilerinin de Karadeniz'e kıyısı olan devletlere açık olmasını ve Türkiye'nin Boğazları tahkim etmesini istiyordu. Sovyetler Birliği'nin ekonomik yaşamı açısından Boğazlar son derece özel öneme haiz bölgelerdi. Günümüzde de bu olgu buğday ihracatının yanı sıra petrol taşımacılığı konusunda önemini halen korumaktadır.

Konferans sırasında İngiltere, Türkiye ve Rusya çatışma halindeydi. Dünyanın en büyük deniz devletlerinden biri olan İngiltere için Boğazlar çok önemliydi. SB, İngiliz tasarısını Yakındoğu'da ve tüm dünya da barışı kurmak için bir engel olarak görünüyordu (Şamsutdinov, 1999: 321). Sovyet delege kurulu Türk delegasyonunu "...savaş gemilerine izin verilmesinin Sovyet Rusya'ya karşı düşmanca bir işlem olduğunu ve itilafın Türkiye'yi kazandığı zaferlerin yemişlerinden yoksun kaldığı" konusunda uyarmıştır (Şamsutdinov, 1999: 324).

Boğazlar Sovyet Rusya'nın savunma sistemi içinde Yakındoğu'daki en hassas noktaydı. Rusya'nın güvenliği Türk Boğazları nedeniyle tehdide maruz kalabilirdi ve bu olay zaman zaman yineleniyordu. Kırım savaşından 1917 Ekim Devrimine kadar müttefiklerin politikaları Rusların Boğazlar üzerinde aşırı titiz

davranmasına yol açmıştır (Ergil, 1978: 106). Tüm bunlara karşın Rusya'ca Çarlık döneminden beri Boğazların büyük yaşamsal önemi vardı Akdeniz'e ve oradan okyanuslara çıkma hiç bir Rus yönetimi için geçici bir politika olarak değerlendirilemez, Yine de Rusya'nın coğrafi konumunun bunu gerektirdiğinin öne sürülmesi Boğazlar'ın Türk egemenliğinde olduğunu zedeler niteliktedir (Bilsel, 1948: 18-19). Zaten İngiltere'nin Hindistan yolunun güvenliğinin Akdeniz'den geçmesi ve bunu başlıca tehdit edebilecek gücün Rusya olması dolayısıyla Lozan'da bir çatışma içine girmişlerdir. İngiltere, Türklerin Boğazlardan uzaklaşmasına Rusya tehlikesi açısından karşıydı (Akşin, 1991: 281).

İnönü, Türkiye'nin Lozan'da Boğazlarla ilgili rejimin temellerini Boğazların Marmara Denizi'nin ya da karadan gelecek bir baskına karşı garantiler verilmesi, bunun yanında Karadeniz'e gidecek savaş gemilerinin Boğazlar ve Karadeniz için tehdit yaratmayacak biçimde sınırlandırılması ve gerek savaş gerek barış zamanında ticaret gemileri için geçiş serbestliği olarak özetliyordu (Lozan Tutanaklar Belgeler, 1969: 161-163). İsmet İnönü'nün sunduğu Türk görüşü tahkimatin dışında İngiliz görüşüne yakındır (Kürkçüoğlu, 1978: 270). Sonuçta Lozan'ın Boğazlar rejimine ilişkin sözleşmesinin 1.maddesine göre taraflar "Boğazlar" tanımının kapsamına giren Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazı'nda denizden ve havadan geçiş, gidiş-geliş serbestliğini kabul etmişlerdir. Bir başka deyişle ticaret gemileri ile uçakların barış zamanında Türk Boğazları'ndan özgür geçiş hakkı olacaktı. Bu serbestlik hastane gemileri, gezinti gemileri ve balıkçı gemileriyle tüm ticaret gemileri için geçerli olacaktı. Bayrak ve yük ne olursa olsun isteğe bağlı alınacak hizmetler dışında tam bir serbestlik ilkesi geçerli olacaktı (Soysal, 1989: 142). Bu antlaşmada esas olarak üzerine durulan ve tartışılan nokta savaş durumunda gemiler ve savaş gemilerinin statüsü olacaktı. Bu Antlaşmayla Boğazlar çevresindeki belli bölgeler askerden arındırılmış ve antlaşmanın işleyişini kontrol Uluslararası Boğazlar Komisyonu'na verilmiştir. Bu antlaşma doğal olarak Karadeniz'de sınırsız bir Rus egemenliğini isteyen Rusya'nın işine gelmeyecekti. Zaten bu konferansta deniz egemenlik görüşünü savunan İngiltere ile kara egemenlik kavramından yola çıkan Rusya çarpışıyordu. Hemen hemen tüm Rus tarihçileri gibi A.F. Miller'de Karadeniz'e özel bir statü tanımakta ve bunu şöyle ifade etmekteydi: "Karadeniz, Hiçbir zaman açık deniz sayılmamıştır. . . buradan Boğazlar dışında bir çıkış yoktur. Burası ne de olsa, Cebelitarık'tan girilip Süveyş'ten çıkılan Akdeniz değildir" (Miller, 1977:176).

Aslında Alman Dışişleri bakanlarından Von Kuhlman'ın 22 Mayıs 1935 tarihinde Frankfurter Zeitung gazetesine "1923 Antlaşması'nın Boğazlar sorununu çözmüş olduğuna inanmak safdillik olur. Hiçbir Rus hükümeti bu işe alakasızlık gösteremez, zira Boğazlar Rusya için hayati bir ıştır." (Akşin, 1991:88) biçiminde verdiği demeçten anlaşılacağı üzere Lozan Boğazlar Sözleşmesi ne Rusya'yı ne de Türk Boğazlarının asıl sahibi Türkiye'yi tatmin etmemiştir. Zayıf ve güçsüz durumdaki Sovyet Rusya, Boğazlara sahip olamayınca, Boğazların kapalılığını ve Boğazlar sorununun Karadeniz'de kıyısı olan devletlerce çözümlenmesini ve hatta bir Karadeniz Federasyonu kurulmasını istemiştir (Avcıoğlu, 1976: 75). Bu olmayınca Lozan'da Boğazlar'a Türklerin sahip olmamasına ve Boğazı kapatmalarına karşı çıkmıştır.

Lozan Antlaşması'yla Türkiye'nin egemen ve bağımsız bir devlet olduğu tanınmıştır. Ne var ki belirtildiği üzere Lozan Boğazlar Sözleşmesi Türkiye'nin gereksinimlerine uygun değildi, bir başka deyişle, Türkiye Boğazlar üzerinde tam egemen ve yetki sahibi olmak istiyordu. Bu egemenlik ve tam yetki ancak Montreux Sözleşmesinin onaylanmasından sonra sağlanabilecekti.

Lozan'dan Montreux'a giden süreç 13 yıl sürmüştür. Bu dönemde Türkiye temellerini sağlamlaştırırken Sovyetler Birliği de atılım hamlesi içine girmiştir. Bu dönemde görece Avrupa merkezli olan uluslararası ilişkiler girift bir hal almıştır. Türkiye coğrafi konumu gereği öncelikle mikro açıdan komşularıyla iyi ilişkiler kurmuş ve bunları geliştirmeye çalışmıştır. Yunanistan ve Bulgaristan ve diğer Balkan Devletleriyle ilişkileri bu dönemde rastlanmaktadır. Diğer yandan Türkiye Sadabad Paketi ile doğu sınırlarını güvenceye bağlanmış ve doğuyla iyi ilişkiler kurulmasına çalışılmıştır. Türkiye'nin Batı ve Doğu'da izlediği bu ittifaklar politikasını Avrupa'nın güneyindeki bir devlet İtalya, revizyonist eğilimler göstererek görece bozmaya çalışılmıştır. Revizyonist devletler olan İtalya ve Almanya'nın batı demokrasileri arasında ilişkiler giderek kötüleşmekteydi. Türkiye ise Batı demokrasileri arasında sınır ve diğer sorunları halletmiş ve yüzünü "Batıya karşı Batıya" dönmüştü. Yine bu dönemde Türkiye, Milletler Cemiyeti'nin silahsızlanmayla ilgili toplantılarına katılmış ve orada girişimlerde bulunmuşsa da sonuç alamamıştır. Silahsızlanmayı sağlayamayan bir uluslar topluluğunun o günkü koşullar altında barışı koruyacak bir işlev yüklenmesi olası görülmemekteydi. Bu koşullar altında Lozan'la Boğazlar bölgesinin askerden ve silahtan

arındırılması doğal olarak Türkiye'yi güvenlik endişesine düşürüyordu. Türkiye izlediği dış politika çizgisi dolayısıyla revizyonist devletler gibi işi olup bittiye getirmek istemiyor, haklılığını uluslararası düzlemlerde kabul ettirmeye çalışıyordu. İşte bu meyan da 1933'de Londra toplantısında Boğazların silahsızlandırılmasına ilişkin hükümlerin yok sayılmasını istiyordu. Londra toplantısında Sovyetler Birliği de Türkiye'nin yerinde yer alıyordu. Sovyet Rusya Boğazların Türkiye'nin egemenliği altında olması halinde Boğazların güvenliğinin daha iyi sağlanacağı kanısına sahiptir. Ancak bu toplantıda Türkiye'nin istekleri kabul edilmiştir. Aynı yıl içinde Varşilov başkanlığında Türkiye'yi ziyaret eden Sovyet heyeti ile Boğazlar konusunda görüş alış verişinde bulunmuştur (Gönlübol ve Sar, 1990: 108).

Türkiye'nin Boğazlar rejiminde değişiklik yapma istemi, Boğazların kapalılığına doğru bir eğilim sayıldığı için başlangıçta İngiltere üzerinde iyi bir etki yaratmamıştır (Armaoğlu, 1983:343). İngiltere bunu Sovyet Rusya'ya destekleyen bir hareket gibi görüyor, Türkiye'yi Rusya'nın bekçisi olarak yorumluyordu. İngiltere dışındaki batı ülkeleri de Lozan'daki statünün değişmesi önerisine ikircikli yaklaşmışlardı. Türkiye'nin komşusu Yunanistan Boğazlar statüsünün değiştirilmesinin taraftarıydı. Türkiye yukarıda söz edildiği üzere komşularıyla başta Yunanistan'la sorunlarını çözmüş ve başarılı bir diplomasi ile onu kendi tarafına çekmiştir. O dönemde oluşan, uluslararası sistemin onu güvenlik endişesine düşürmüştür.

Akdeniz'de kendisini İtalyan tehdidi karşısında gören Türkiye'nin Sovyetler Birliği ile dayanışma içine girmesi doğaldı. Bu daha önce belirttiğimiz üzere ittifaklar biçiminde sağlanmıştır. İtalya'nın 12 Adalarda deniz altı üsleri ve uçak alanları kurmağa başladığı haberleri duyulunca Türkiye, Boğazlar'ın askerileştirilmesi gerekliliği konusunda uluslararası kamuoyunda sesini duyurmayı hızlandırmıştır (Sosyal, 1981: 114-116). "Mussolini uluslararası iyi bir geçinme havasını ara vermeden ihlal eden nutuklar ile yetinmeyerek geniş ölçüde savaş hazırlığıyla meşguldü" (Aras, 1968: 202). Yine 1935 yılı başında Milletler Cemiyeti Mart ayı sonunda Japonya, Mançurya'yı işgalinden dolayı Milletler Cemiyeti üyeliğinden çıkarmıştır. Bu yıl içinde Aras, Balkan Birliği ile İtalya arasında bir dostluk Antlaşmasının görüşmelerinde bulunmak üzere İtalya'ya gitmişse de Musolini'yi anlaşma konusunda ikna edememiştir (Aras, 1968: 203). Bunun hemen arkasından İtalya Habeşistan'ı işgal etmiştir. Bunun üzerine Türkiye 1936 yılında uluslararası ticari ulaştırması için azami kolaylığı

saklı tutmak kaydıyla Boğazlar'ın silahlandırılması girişimlerini hızlandırmış ve bunu başarmıştır.

MONTREUX BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin Türkiye'ye sağladığı güvence işlemez bir hale gelince Boğazlar sürekli tehdit altında kalıyordu. Özellikle bu dönemde İtalya ile Sovyet Rusya arası iyi ilişkiler Türkiye'nin güvenliğini iyice tehdit ediyordu (Sosyal, 1981: 110-111). Uluslararası sistemin yapısında değişikliklerin gündemi işgal etmesiyle kendi güvenliğini sağlamak amacıyla uluslararası bir konferans toplanmasını istemiş ve bunu başarmıştır. Türkiye uluslararası sistemin o günkü yapısı değişimine uğrarken Boğazlar gibi stratejik bir konuma noktasını güvence altına alarak rahatlatmalıydı.

Bunun üzerine Türkiye 10-11 Nisan 1936'da Milletler Cemiyeti'ne gönderdiği nota da Boğazlar rejiminin değişmesine ilişkin şu gerekçeleri öne sürüyordu:

"Türkiye geçiş serbestisi ve askersizleştirmeyi öngören Boğazlar Konvansiyonu'nun 1923'de Lozan'da imzalamaya rıza gösterirken genel durum siyasal ve askeri açıdan farklıydı. Türkiye o zamanlar yabancı kuvvetlerin işgali altında bulunan Boğazların askersizleştirmenin askeri açıdan Türkiye için haklı görülmez bir tehlike yaratmaması ve kendisine verilen askeri garantilerin değerini iyice tartışmıştır.

...Türkiye Cumhuriyeti "Boğazlar rejiminin Türk ilkesinin dokunulmazlığı için kaçınılmaz olan güvenlik koşulları çerçevesinde Akdeniz, Karadeniz arasında ticari ulaştırmanın sürekli gelişmesi konusunda en liberal anlayışla düzenlenmeyi amaçlayan bir antlaşma akdine hazır olduğunu açıklar" (Toluner, 1987: 18-47). Türkiye bu dönemde güvenlik koşulları çerçevesinde serbest bir boğazlar rejimine taraftar olduğunu bu noktalarda açıklamıştır. Burada vurgulanması gereken nokta güvenlik koşulları çerçevesinde sözcüğüdür.

Türk Hükümetinin verdiği nota üzerine 14 Haziran 1936 tarihli Pravda'da şöyle bir yazı çıkıyordu:

"Avrupa'da saldırgan emperyalist devletlerin izlediği siyaset, özellikle Alman faşizminin siyaseti sonunda doğan savaş tehlikesi toprak bütünlüğünün zedelenmezliği konusunda duyarlı olan Türk hükümetinin Lozan Antlaşmasını yeniden gözden geçirmesini istemesine yol açmıştır. Türk Boğazlar Bölgesi'nin Türkiye etrafından tahkim edilmesi sadece savunma amacı taşıdığı çok açıktır. Sovyet

Hükümeti, Lozan Antlaşmasında öngörülen güvencelerin artık geçerliliğini yitirdiğinin farkındadır ve gerçekte dört garantör devletten biri olan Japonya Milletler Cemiyetinden ayrılmıştır ve yıllardır Çin'e karşı savaşmakta olup Çin topraklarının her gün yeni bir bölümünü işgal etmektedir. Diğer bir garantör devlet İtalya'da Doğu Avrupa'da savaş sürdürüyor. İngiltere ile Fransa arasında ortak bir görüş ve birliğin varlığından söz etmek mümkün değildir. Avrupa'nın belli başlı emperyalist devletleri-Boğazları-kendi savaş gemilerini Türk kıyılarına ve Karadeniz'e engelsizce gönderebilecekleri bir durumda tutma çabası içindeydiler Eğer bütün Karadeniz'de sürekli bir barış varsa, bu birinci olarak Sovyetler Birliği'nin izlediği barış siyasetinin ikinci olarak da Türkiye ile SB arasındaki dostça ilişkilerin bir sonucudur. Buna karşılık, Boğazlara komşu olan Akdeniz'de son yıllarda özellikle Habeş savaşı ve İngiltere ile İtalya arasındaki zıtlıkların keskinleşmesi sonucunda gergin bir durum yaratılmıştır. Antlaşmanın yeniden gözden geçirilmesi sorununu ortaya atmakla Türkiye kimseyi tehdit etmiyor. O sadece kendi güvenliğinden emin olmak istiyordu ve Boğazların tahkimatı sorununu hiç kimseye karşı yönelmeyen, zorunlu bir savunma tedbiri olarak görmektedir" (Rundschau 16 Nisan 1936, Sayı 17 s:644'den aktaran Boğazlar Meselesi Lozan ve Montrö, 1997: 98-100).

Yazıda ayrıca uluslararası sistemin o günü Sovyet perspektifinden değerlendirilmiş ve Türkiye'nin yeni Boğazlar sözleşmesi yapılmasının istemesinin haklılığını vurgulamıştır. Yazının ikinci bölümünde ise Sovyet Rusya'nın Türk Hükümeti karşısında aldığı tutum açıklanıyor ve Türkiye'nin önerisinin aslında Karadeniz ve Akdeniz'de barışın sağlanmasına hizmet ettiğinin bir kez daha altı çizilmiştir.

Türkiye'nin olup bitti yaratmadan uluslararası hukuka uyarak antlaşmayı gerçekleştirmesi yabancı basın ve politik çerçevelerde itibarının arttığı bir ortamın doğmasına yol açmıştır. Türkiye'nin Sovyetler Birliği çıkarlarının çatışmadığı çakiştığı bir ortamda böyle bir sözleşmeyi gerçekleştirmesi İngiltere ile Sovyet Rusya arasında dengeyi sağlaması büyük bir dış politika başarısı olarak nitelenebilir.

Boğazlar Konferansı 22 Haziran 1936'da İsviçre'nin Montreux şehrinde başlamış ve 20 Temmuz 1936'ya kadar sürmüştür.

Montreux'da 23 Haziran 1936'da Aras Sovyetler Birliği Bakanı Litvinof'la yaptığı

görüşmenin sonucunu Ankara şöyle rapor ediyordu: "Litvinof, Boğazların savunması için bir ittifakı nasıl karşılandığını sorunca, genel kapsamlı ve M.C. ilkeleri çerçevesinde bir ittifaktan söz ettiğimi, ancak Boğazlarla ilgili bir ittifak anlayamadığımı söyledim. Biraz açıklayarak "örneğin tahkimat ve silahlandırma yardım etmek gibi" dedi ve Almanları bu işe karıştırmamak gerektiğini belirtti. Önerisini hemen reddetmemiş olmak için, bunu aramızda geçmiş akademik bir görüşme niteliğinde Ankara'ya ileteceğimi söyledim" (Dış İşleri Bakanlığı, 1973: 131-132). Ankara, Sovyet Rusya'nın getirdiği bu öneriyi tartışmaya hazır olduğunu ancak bu sorunun Montreux'da görüşülmesine gerek olmadığı görüşündedir. Aslında Sovyetler Birliği ve Karadeniz devletleriyle bir federasyon önerisi o dönemde Türkiye'yi İtalyan tehdidinden koruma yeteneğine sahip değildi. Türkiye Boğazlar'ın silahlandırılmasını sağladıktan sonra zaten, bu bölge de kaygı verici bir gelişme olamazdı. Görüldüğü üzere Montreux öncesi ve sonrasında askeri ve stratejik güvenlik sorunları Türkiye-Rusya arası ilişkilere egemen olmuştur.

MONTREUX BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ GÖRÜŞMELERİNDE TÜRKİYE'NİN TİCARET GEMİLERİNE İLİŞKİN GÖRÜŞLERİ

Lozan'da 23 Temmuz 1923'te imzalanmış, Boğazlar rejimine ilişkin sözleşmenin yerine geçmek üzere Türkiye'ce önerilen sözleşme tasarısının (Meray ve Olcay, 1976: 437-440). 2.maddesinin incelenmesi sırasında, Türkiye adına Menemencioğlu, "ticaret gemilerine Boğazlardan transit geçişleri sırasında yapılması zorunlu hizmetlere ilişkin olarak, Lozan sözleşmesindeki metinden daha uygun bir metin kabul ettik . . . Genel yararlaraya yönelik zorunlu hizmetlerin yerine getirilmesini, sıkı bir biçimde, daha önce 1923 sözleşmesinde öngörülmüş olanlarla sınırlamak istedik Sağlık hizmetleri, kılavuzluk hizmetleri ve fenerler hizmetleri gibi zorunlu hizmetleri eşitlik düzeyine getirmeğe önem verdik . . . harçlar Türk hükümetinin kendiliğinden aldığı bir kararla azaltılmıştır; kaldı ki Türk hükümetinin deniz ticaretine yüklenmiş genel giderleri gelecekte ağırlaştırmak gibi bir niyeti yoktur." (Meray ve Olcay, 1976: 39) demiştir. Yine Türk önerisinin 3.maddesinde ayrıca geçiş özgürlüğü, Türkiye'nin tarafsız kaldığı bir savaş durumunda, ticaret gemileriyle balıkçı gemilerine tanınmaktadır. Tarafsız sıfatını tanımlamak ise tasarıda Milletler Cemiyeti'ne bırakılmıştı.

Litvinof Türk hükümetini, yan tutmazlık ve açık görüşlülük anlayışıyla işlenmiş tasarısı

nedeniyle kutlamış, bu anlayış biçimi yalnız Türkiye'nin güvenliğini değil, aynı zaman da öteki ülkeleri ve özellikle Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin güvenliğini de göz önünde tuttuğunu belirtmiştir. Litvinof konuşmasında *"Bu Boğazların kapalılığı, yalnız Türkiye'nin değil, bütün Karadeniz Devletlerinin güvenliği bakımından çok büyük önemdedir. Kuşkusuz, bu güvenliği güvence altına almanın en iyi biçimi, Boğazları kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemilerine tümüyle kapatılmak olacaktır. Bununla birlikte hükümetin bu kapalılık üzerinde direnmemektedir; Hükümetim; Boğazların, ticaret gemilerine tam bir geçiş özgürlüğü tanırken, belirli amaçlarla ve belirli kısıtlamalar altında, bütün ülkelerin gemilerine açık kalmasını öngören Türk önerisini desteklemeye hazırdır."* demektedir (Meray ve Olcay, 1976: 44).

Litvinof konuşmasında Sovyetler Birliği'nin özel bir durumda bulunduğunu, arkalarında hiçbir bağlantı olmayan denizlere çevrili olduğundan söz ederek deniz kuvvetlerinin çeşitli limanlar arasındaki seyir serbestliğinin doğal bir zorunluluk olduğunu vurgulamıştır. Bir başka deyişle Sovyet Rusya'nın jeopolitik konumunun açmazını ortaya koyarak Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin çıkarlarına ilişkin olanlar üzerinde özel bir çekince öne süreceklerini açıklamıştır. Bu konuşmadan da anlaşılacağı üzere Litvinof esas olarak Karadeniz güvenliğini ve bir savaş durumunda kendini güvence altına almayı öngörmekteydi. SB Ticaret gemilerine serbestlik verilmesinden yana olmakla beraber esas olarak bu konu üzerinde İngiltere duruyordu. Türk tasarısı İngiltere'nin etkisiyle 4 Temmuz 1936'da yeniden düzenlenmiştir. Jivkova bunu *"Türkiye sonradan kendi tasarısından vazgeçti ve görüşmelerde esas olarak önerilen İngiliz tasarısını kabul etti"* biçiminde yorumlamaktadır. Bu tasarıda 3.maddede *"Barış zamanında ticaret gemileri gündüz ve gece bayrak ve yük ne olursa olsun, hiçbir işlem (formalite) olmaksızın, Boğazlardan gidiş-geliş (ulaşım) ve ticaret tam özgürlüğünden yararlanacaklardır. Bu gemiler, Boğazlar'ın bir limanında durmaksızın transit geçerlerken, bu gemilerden, Türk makamlarınca alınması iş bu sözleşmenin I sayılı Ek'inde öngörülen vergi ve harçlardan başka hiçbir vergi ve harç alınmayacaktır,"* ifadeleri yer almıştır (Meray ve Olcay, 1976: 442).

Oysa Türk tasarısında *"Barış zamanında ... ticaret gemileri gündüz ve gece, bayrak ve yük ne olursa olsun, hiçbir işlem (formalite) vergi yada harç olmaksızın, sağlık, kılavuzluk, fenerler, yedekçilik yada başka hizmetler gibi yapılmış hizmetler saklı tutulmak koşuluyla gidiş-geliş ve geçiş tam özgürlüğünden yararlanacaklardır."*

ifadesi yer almaktadır. Ticaret gemileri için sonuçta 2.madde şu biçimde kabul edilmiştir: *"Barış zamanında ticaret gemileri, gündüz ve gece, bayrak ve yük ne olursa olsun, 3.madde hükümleri saklı kalmak üzere hiçbir işlem (formalite) olmaksızın Boğazlardan geliş ve gidiş-geliş (ulaşım) tam özgürlüğünden yararlanılacaktır."* ifadesini taşımaktadır. İşte 2.maddenin yorumu üzerinden Montreux Sözleşmesi günümüze yansımıştır.

MONTREUX SÖZLEŞMESİ VE GÜNÜMÜZE YANSIMALARI

9 Kasım 1936'da yürürlüğe giren Montreux Sözleşmesi Türk dış politikasında yeni bir sayfanın açılmasına neden olmuştur ki bu da git gide kendini hissettiren İngiliz etkisidir. Montreux Sözleşmesi savaş gemileri açısından Lozan'dan farklı olarak Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerle olanlar arasında ayırım yapmaktaydı. Ayrıca barış zamanında Karadeniz devletlerinin savaş gemilerinin Boğazlardan serbestçe geçmesi kabul edilmiştir (Toluner, 1989: 172). Ana metinde askerileştirmeye üstü örtülü destek verildiğini görmekteyiz. Ek protokolde askerileştirme açıkça belirtilmektedir (Pazarıcı, 1993: 327-328).

Montreux aslında hem Türkiye hem de Sovyetler Birliği çıkarlarına daha uygundu. SB'nin amacı Boğazları kendi savaş gemilerine açmaksa, ondan daha çok isteyişi ise Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlere kapatmaktı (Ülman, 1968: 264). Zaten Ruslar tarihsel nedenlerle Karadeniz'i açık deniz saymamışlardır. Yine de Montreux Sözleşmesi, Rus güvensizliğini beraberinde taşıyordu. Rusya Montreux'da Karadeniz'e kıyısı olmayan savaş gemilerine Karadeniz ve Boğazların tümünden kapanmasını istiyordu. A.F. Miller Antlaşma'nın Türkiye'ye savaş zamanında kendisi savaşta olmasa bile Boğazları yönetmek ve Antlaşmayı yorumlama ve uygulama konusunda Türkiye'ye özel bir hak verdiğini iddia ederek, Türkiye'nin Antlaşma'nın tek uygulayıcısı ve yorumlayıcısı olarak kalmasından yakınmaktaydı (Miller, 1977: 279).

Feridun Cemal Erkin, Sovyetler Birliği'nin Çarlık Rusya'sının yüz yıllardır koparamadığı Boğazlara ilişkin hakları Montreux ile elde ettiğini öne sürmektedir. (Erkin, 1968:118) Aslında Montreux sözleşmesi Boğazların Karadeniz'le kıyısı olmayan devletlere yasaklanması gerçekleştirilemediğinden Sovyet güvensizliğinin sürmesine yol açıyordu (Ülman, 1968: 265).

Montreux'nün imzalanmasından yaklaşık 3 yıl sonra II. Dünya Savaşı başladı. Bu savaş sonunda Karadeniz'in kıyısındaki devletlerin

Sovyetler Birliğinin başını çektiği bloğa dahil olmasıyla Sovyet tezi ağırlık kazandı ve böylece yeni bir dünya savaşının arkasından Montreux Sözleşmesi Karadeniz Bölgesinde güvenliği arttırıyordu (Glasneck, : 86).

Boğazlardan geçişte Türkiye'nin egemenliği ve güvenliğini sağlayan hükümler Montreux Sözleşmesi içinde bulunmaktadır (Bilsel, 1948: 3). Sözleşme yapıldığından günümüze bir takım değiştirme isteklerin gündeme gelmesini kesin halen geçerli olması bunu kanıtlar niteliktedir. Montreux Sözleşmesinin belki en sıcak değerlendirilmesini 19 Temmuz 1936'da Yunus Nadi şöyle yapıyordu:

"...Boğazlar Türkiye'yi Avrupa'ya bağlayan ve Türkiye Cumhuriyeti'ni Avrupalı Milletler Ailesi içine katan çok önemli köprübaşlarıdır. Türkiye'ye nispetle ikinci derecede bile olsa Boğazlar onlar için de herhalde her ihtimale karşı daima güvenlik içinde bulunmak lazım gelen geçir noktalarıdır. Nihayet bu geçitler dünya ticareti bakımından bütün dünya milletleri hesabına daima emin durumda bulunmalıdır.

...Boğazlar verilmesi hazırlanan yeni rejim, yakın doğuda ve hatta bütün Doğuda mevcut ve büyük barışçıl kütleyi olabildiğine kuvvetlendirmiş bulunmaktadır." (19 Temmuz 1936, Cumhuriyet)

Oral Sander yıllar sonra Montreux'u şöyle değerlendirmektedir: "Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile Türkiye'nin Boğazlarda mutlak üstünlüğe sahip olması, yalnız Türkiye'nin güvenliğini sağlamış değildir. Aynı zamanda Türk Dış politikasının temel eğilimlerini de etkilemiştir. Bölgesel devletlerin en güzel tanımı bu devletlerin çıkarlarının bölgesel nitelikte olmasıdır. Ancak bütün devletler, dünya çapında çıkarlara sahip olabilirler. Türkiye gibi ... bir devletin, dünyanın en önemli stratejik su yollarından birine egemen bu devleti bir bölgesel devletin ötesinde özene sahip olmasını gerçekleştirmiştir. Boğazlar, Türkiye'yi global gelişimleri etkileyebilecek ve yeryüzünün neresinde olursa olsun olumsuz gelişimlerden de etkilenebilecek duruma getirmektedir." (Sander, 1989: 77).

Sander'in de belirttiği gibi, 2000 yılına az bir zaman kala Boğazlar petrol taşımacılığı açısından önemini korumuştur. Bu da Türk Boğazlarının değişen ve gelişen jeostratejik önemini ortaya koymaktadır. Özellikle 1991'de Sovyetler Birliğinin dağılmasından sonra Orta Asya'da bir çok denize çıkışı olmayan bağımsız devletler ortaya çıkmıştır. Türkmenistan, Kazakistan, Tacikistan deniz yoluyla dünyaya

açılmaları Boğazlar yoluyla mümkün görülmektedir. Ayrıca gelecekte Karadeniz ve Akdeniz'i bütünleştirmek tek önemli geçiş yolu, Bulgaristan, Romanya, Moldova, Ukrayna Rusya Federasyonu ve Gürcistan'ın tek çıkış kapısı Ermenistan ve Azerbaycan da dünya ya çıkışlarını Boğazlar yoluyla sağlamaktadırlar. Buna ek olarak Tuna nehri ve Bağlantı kanallarıyla ve kara yoluyla Hazar denizi ve çevresiyle Orta Asya açık denizlerine Boğazlar yoluyla bağlanmaktadır. Bu bakımdan gerek Kafkas gerek Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler gerek de Orta Asya'da denize çıkışı olmayan ülkeler için Boğazlar hem stratejik hem de ticari açıdan önemli bir su yoludur.

Orta Asya petrollerinin ve Hazar Denizi çevresindeki petrolün Navorosisk aracılığıyla petrol tankerleri tarafından taşınması Rusya Federasyonu tarafından 1990'ların başından itibaren sık sık dile getirilmiştir. 1997 Kasım sonu Aralık başı itibariyle Azerbaycan erken üretim petrolünü taşıyan tankerler Boğazlar'dan geçmiştir. Zaten Azerbaycan erken üretim petrolünün taşınmasından önce de tankerler bir çok kazaya neden olmuş ve İstanbul kentinin güvenliğini tehdit etmişlerdir.

Türk Boğazları 1991 yılına kadar Sovyetler Birliği ile Türkiye arasında bir çok tartışmalara yol açmışsa da 1991 yılı dünya da dış politika sisteminin yapılanmasında önemli bir dönüm noktasını oluşturmuştur. Denize çıkışı olmayan ve Karadeniz'e çıkışı olan ülkelerin sayısında önemli ölçüde artmalar olmuştur. Bu artış Boğazların Jeostratejik öneminin ekostratejik ve Jeostratejik önem ABD'nin Rusya Federasyonu'nun "Near Abroad" doktrinine destek vermediğini ortaya koymasıyla pekiştirilmiştir. ABD Kafkasya'yı politikalarında önde gelen bir güç olarak rol oynayacağını 21 Temmuz 1997'da Strobe Talbott'un John Hopkins Üniversitesi Orta Asya Enstitüsünde yaptığı konuşmada açıklanmıştır. Kafkasya'da petrol, petrol boru hatları ve Boğazlar yolu ile petrolün taşınması ABD, Türkiye ve Rusya Federasyonu arasında iç içe geçmiş bir sarmalı andırmaktadır. Bir başka deyişle bu bölgede artık Türkiye Petrol taşımacılığı ile Boğazdan geçiş güvenliği konusunda Rusya Federasyonu ile ABD arasında yer almaktadır. İşte bu noktada Montreux Sözleşmesi'nin feshi yada bazı maddelerinin değiştirilmesi yeniden gündeme gelmiştir. Bu tartışma ki 1982'den 1994'e kadar sürmüştür. Sonuçta 11 Ocak 1994'te Boğazlar ve Marmara Bölgesi deniz trafik düzeni hakkında tüzük yayınlanmıştır. (RG, 21815 sayı) ve 1 Temmuz 1994 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

BOĞAZ TÜZÜKLERİ VE RUSYA FEDERASYONU

11 Ocak 1994 tarihli Tüzük Marmara Bölgesi'nde seyir, can, mal ve çevre güvenliğini gerçekleştirmek üzere trafik ayırım düzenine ilişkin maddeler içermektedir. Rusya Federasyonu ve bazı ülkeler bu tüzüğün Montreux Sözleşmesine aykırılığını yukarıda Montreux Antlaşmasının 2.maddesindeki geçiş özgürlüğünün ihlali çerçevesinde öne sürmüşlerdir. Bir başka deyişle Rusya Federasyonu tüzüklere geçişi düzenlemenin uluslar arası hukuka uygun olmadığı kanısına sahiptir. Aslında tüzük ile gerçekleştirilen *"Türkiye'nin Montreux'da saklı tuttuğu zabıta yetkisi kapsamına giren hukukun kıyı devletlere tanıdığı geçiş güvenliğini sağlama ve deniz trafiğini düzenlemekten"* ibarettir (Toluner, 1994: 16). Bu tüzük Toluner'in de belirttiği üzere Montreux'un ruhuna uygun olarak yapılmıştır. 1994 tarihli Tüzük'ün bir kopyası da İMO'nun (Uluslararası Denizcilik Örgütü) incelemesine sunulmuştur. 26 Mayıs 1994 İMO tarafından onaylanan tüzük dolayısıyla Türkiye tarafından *"İMO, Montreux'dan bu yana ilk kez Boğazlardan geçişte gemilerin uyacağı yeni kurallar ve tavsiyeler paketini kabul ettiği"* yolunda açıklama yapılmıştır (Başyurt, 1998: 95). Aslında Türk Boğazları iç sular rejimine tabidir (Bilsel, 1984: 30). Tüzüğün uluslararası olarak 24 Kasım 1994'te yürürlüğe girmesinde Rusya Federasyonu Yunanistan ve GKRY'nın İMO'daki lobi faaliyetleri etkili olmuştur. Oysaki Boğazlar Türkiye'nin egemenlik alanındadırlar ve burada herhangi bir kazadan dolayı oluşacak hasar Türkiye'yi olumsuz olarak etkileyecektir. Bu bağlamda Tüzük'ün uygulanmasının 1 Temmuz 1994 tarihinde denk düştüğünü söylemek doğrudur. Aslında Türkiye TBB'de (Türk Boğazları Bölgesinde) yapacağı düzenlemeleri İMO'ya yada herhangi bir kurula onaylatmak zorunda değildir (Özkan, 1996: 169). Yinede tüzüğün 24 Kasım 1994 tarihinden başlayarak işlerlik kazanması Türkiye'deki dış politika sürecinde yaşanan bir takım olumsuzluklar olduğu sonucuna bizi götürmekteyse de Türkiye'nin ahde vefa ilkesine dayalı bir uluslararası ilişkiler geleneği ve uluslararası hukuka saygılı geçmişine dayanarak İMO'nun bu onayını kabul ettiği sonucuna varabiliriz.. Bu bağlamda ABD'nin İMO'da desteğini alan Türkiye son yapılan İMO kurulunda Rusya Federasyonu ile uzlaşma içine girmiştir. Bu uzlaşma Türkiye'nin verdiği ödünden değil Rusya Federasyonu'nun Boğazları, Bir petrol yolu olarak kullanılmayacağını anlamasından bir başka söyleyişle fark etmesinden geçmektedir. Bu bağlamda Rusya Federasyonu ile Mavi Akım projesini yaşama

geçirmek için oydaşmaya varan Türkiye hem kendi ulusal Boğaz Bölgesini korumak hem de uluslararası platformda kendisi hak ettiği yeri almak için 6 Kasım 1998'de Türk Boğazları Tüzüğünü hazırlamış ve bu tüzükte 1994 tarihli tüzükte net olmayan noktalar açıklığa kavuşturulmuştur. Montreux Antlaşması'nın imzalandığı 1936'dan bu yana gemi tipleri ve boyutlarındaki artış ve taşıdıkları yüklerde çeşitlilik görülmektedir. Bu bağlamda yeni tüzükle dahi Türk Boğazları Bölgesinde geçiş ve seyir güvenliği tam olarak gerçekleştirilemez.

TBB'de deniz kazalarının nedenleri eksik yada arızalı teknik donanıma sahip olan gemiler, insan hataları ve kötü doğa koşulları gibi üç ana nedene dayandırılabilir. Bugüne kadar kazalara karışan gemilerin %85'i kılavuz kaptan almamıştır. Zaten Montreux Sözleşmesi değiştirilmedikçe yabancı gemilere kılavuz kaptan alma zorunluluğu getirilememektedir. (Bkz. Montreux Sözleşmesi 2.madde) Oysa kılavuz kaptan almak, gemilerin Boğazlarda seyir güvenliğini olumlu etkilemektedir. Boğazlar'daki yoğun gemi trafiği yüzünden gemiler birbiriyle çarpışmamak için belli aralıklarla birbirlerini izlemek durumunda kalmaktadırlar. Bu izleme sırasında kılavuz kaptan bulunduran gemilerin hata ve kaza yapma olasılığı azalmaktadır. Tüm bunlara karşın 1998 yılı içinde İstanbul Boğazında seyreden gemilerin ancak %38'i kılavuz kaptan almıştır. 49.304 geminin sefer yapması Boğazda 24.561 gemi uğraksız geçiş yapmış ve toplam seyreden gemilerin %10'unu tehlikeli kargo taşıyan gemiler oluşturmuştur. (Statistics of Passages Through İstanbul Strait Within 1998, www.turkishpilots.org.tr 13.4.1999).

Buradan hareketle 1998 Mayıs'ında İMO genel kurulunda Türkiye'ye karşı hareket eden Rusya Federasyonu'nun başını çektiği grup Türkiye'nin uluslararası hukuk normlarına dayanarak tehlikeli madde taşıyan gemilerin yol açtığı su kirliliğini önlemek için Türkiye'nin düzenlemeler yapabileceğini kabul etmişlerdir. (İzvestia, 3 Aralık 1998) Rusya Federasyonu 11 Ocak 1994 Tarihli Tüzüğü Montreux Sözleşmesine atıf yapmadığından dolayı eleştirmiştir. Türkiye ise Boğazlar'da zabıta yetkisini iç hukuk düzenlemeleriyle kullanabileceğinden hareket etmiştir (Toluner, 1994: 29-30).

Daha önce de belirtildiği üzere TBB iç sular rejimine tabidir. Bu iç sular rejimine Türk Boğazları'nın Uluslararası Boğaz olduğundan hareketle Montreux Sözleşmesi'nin 2.maddesiyle geçiş serbestisi getirilmiştir. Bu madde ticaret gemilerine kendine özgü bir rejim öngörmektedir. Bu geçiş rejimi ne zararsız geçiş ne de transit

geçiş rejimidir. Buradan yola çıkarak Türkiye sözleşmesinin ruhuna ve bu maddeye uygun olarak ulusal ve uluslararası düzenlemeler yapma yetkisine haizdir. Türkiye yetkiyi TBB'deki egemenlik hakkından ve Montreux Sözleşmesi'nin ilgili hükümlerinden almaktadır. Yine de Türkiye 6 Kasım 1998'de yürürlüğe giren yeni tüzüğün İMO ve Rusya Federasyonu da dahil olmak üzere Boğazlara yakın ülkelerin istemlerini dikkate almıştır. Gerçekte, Moskova Karadeniz'e kıyısı olan ülkelere geniş haklar tanıyan Montreux Sözleşmesini değiştirmeye taraftar değildir. Bunu her platformda RF Temsilcileri dile getirmişlerdir (Akgün, 1998: 31-1). Bu bağlamda aslında, Türkiye ile RF Montreux'un değiştirilmemesi hususunda oydaşma halindedirler. Montreux hukuksal açıdan 28.maddesi itibarıyla değiştirilebilir niteliktedir. Montreux'un tamamen değiştirilmesi yada Montreux'da bazı maddelerde düzeltmelere gidilmesi en fazla bu koridoru kullanan RF'nin çıkarlarına aykırı olacaktır. 1989 sonrasında gevşek iki kutuplu düzenin çözülüşü ile başlayan süreçte ABD'nin güçlü konumunu pekiştirmesi ve Kafkasya'da etkin olmayan başlamasıyla Rusya Federasyonu'nun gücü göreceli bir hal almıştır. Bu bağlamda bu koridoru en fazla kullanan ve aynı zamanda Karadeniz'e kıyısı olan ülkeleri gözetken Montreux'un değiştirilmesi oluşan güçler dengesi açısından uygun görülmektedir. Zaten Türkiye'nin de görüşü bu yöndedir (Daly, 1993: 13).

Türkiye'nin Kafkas ve Orta Asya petrolleri konusunda izlemeye çalıştığı politika, bir başka söyleyişle Bakü-Ceyhan petrol boru hattını gerçekleştirme tasarımı ve petrol taşıyan tankerlerin Türk Boğazları'ndan geçmesini sınırlama girişimleri bu petrollerin taşınması konusunda tek aktör olmak isteyen RF'nu rahatsız etmektedir. Ayrıca Kuzey Kafkasya ve Güney Kafkasya üzerindeki Rus çıkarları ile Türkiye'nin çıkarı gelişmektedir (Gürbüz, 1999: 63). Bu gibi faktörlerin ışığı altında olası büyük bir tanker kazası sonucu TBB'nin tamamen yada kısmen kapanmasına yol açabilir, bundan da Türkiye'nin yanı sıra en fazla Rusya Federasyonu zarar görecektir. Olası kaza TBB'de yaşayanları ve İstanbul'u fazlaca etkileyecektir. Unesco tarafından dünya kültürel mirasının önde gelen doğal ve tarihsel platformu olarak değerlendirilen İstanbul'un yıkıp gitmesine neden olabilecektir. Bu konuda Türkiye uluslararası hukuka halel getirmeden topraklarını ve karasularını koruyacak gerekli önlemleri alacaktır. Bu konuda çalışmalar sürdürülmektedir. Bu bağlamda 6 Kasım 1988'de Türk Boğazları Tüzüğü yürürlüğe girmiştir.

6 KASIM 1998 TARİHLİ TÜZÜĞÜN İÇERİĞİ

Yeni Tüzükteki en önemli değişiklik İstanbul ve Çanakkale Boğazları ifadesinin kullanılması, Bu iki boğazın Türk Boğazları ifadesi altında toplanmasıdır. Türk Boğazları sözcükleri ile Türkiye'nin Boğazlar bölgesindeki egemenlik hakkı vurgulanmıştır. Buna RF ve Yunanistan'dan oldukça fazla itiraz gelmiş, RF bunu Boğazlarda Türkiye'nin egemenlik hakkını yaymaya yönelik bir hareket olarak nitelendirmiştir (İzvestia, 3 Aralık 1998). RF, çevre koruma bahanesiyle komşuları Azerbaycan ve Gürcistan'ın çıkarlarına aykırı hareket eden Türkiye'nin Bakü-Ceyhan petrol boru hattı projesine sergilemeyi ve alternatif güzergahların önünü kesmeyi amaçladığı hususunda ısrar etmektedir (Rusya'nın Sesi Radyosu, 9 Aralık 1998).

Aslında Bakü-Ceyhan petrol boru hattı ile Türk Boğazlarının güvenliği ayrı konulardır. Sorun eski denizcilik müsteşarı Reşat Özkan'ında üzerinde durduğu gibi sorun, Bakü-Ceyhan boru hattının işlerlik kazanması yada kazanmaması sorunu değil Boğazlar'ın bir petrol koridoru olmayı kaldıramayacağı sorunudur (Özkan, 1998: passim).

Ticaret gemisi statüsüne tabi olan tankerlerin Türk Boğazları'ndan geçişleri barış zamanında asli bir kısıtlamaya tabi tutulamaz. Montreux Sözleşmesi'nin üstünden çok yıllar geçmiş ve tankerlerin niteliği ve sayısında fazlasıyla artış olmuştur. Ticaret gemilerinin boyutları ve tonajlarının artması Boğazlara sahip olan Türkiye aleyhine bir durum yaratmıştır. Oysaki Montreux Sözleşmesi öncelikle Türkiye'nin güvenliğini korumak için yapılmıştır. Tüm bunların ışığında Montreux Sözleşmesinin günümüz koşullarına uygun yorumu gerekmektedir. İşte bu yorum 6 Kasım 1998 tarihli Türk Boğazlar Tüzüğü ile getirilmiştir. 6 Kasım tarihli bu tüzük için de İMO onayı alınmıştır. O halde Montreux'a taraf olan ve olmayan diğer tüm devletler açısından bu tüzüğe uymak zorunluluğu vardır (Baykal, 1999: 46).

Yeni tüzükte Montreux Sözleşmesi gereğince kılavuz kaptan alma yükümlülüğü getirilmemiştir. 1994 tarihli tüzük'ün 31.maddesinde "yabancı bayraklı gemiler kılavuz kaptan alma yolunda uyarılırlar" hukukunu getirmekteydi. Belki de Montreux Sözleşmesi sırasında yapılan en büyük dikkatsizlik kılavuz kaptan alma zorunluluğunun getirilmemiş olmasıdır. (Chelminski, 1998 Aralık:305) Ve buna Türk Boğazlarındaki ters akıntılarda eklenince seyreden gemiler için iş içinden çıkılmaz bir hal almaktadır.

TBB'de kılavuz kaptan almanın maliyeti panama kanalından 10 kez daha ucuza gelmektedir. Tüm bunlara karşın RF ve onu izleyen grup Montreux'un 2.maddesini katı bir biçimde yorumlamaya sürdürmektedir. Yeni tüzük Türk Boğazlarından uğraksız geçen gemiler dışında kılavuz kaptan alma zorunluluğunu içermektedir. Daha önce bu hüküm 6 Eylül 1996 tarihli İstanbul Liman Tüzüğünde yer almaktaydı (Bkz. 8.madde). 6 Kasım 1998 tarihli Tüzüğün bu konu ile ilgili maddesi 5 Mayıs 1999 tarih ve 12660 numaralı karar ile kaldırılmıştır.

YENİ TÜZÜĞÜN YAYINLANMASINDAN SONRAKİ GELİŞMELER

Yeni tüzük yayımlandıktan sonra RF Türkiye'nin Boğazları **Türk Boğazları** olarak adlandırılması Bosphorus yerine İstanbul, Dardanelles yerine Çanakkale Boğazı tabirlerinin kullanılmasına itiraz etmiştir. (Tarhanlı, 1998:11) Hatta daha önce de belirtildiği üzere bu ifadeler Türkiye'nin egemenliğini yaymaya yönelik bir iddia olarak betimlenmiştir (Izvestia, 3 Aralık 1998).

Andrey Stepanov Boğazlar konulu yazısında tartışmanın Türkiye'nin tek tarafı olarak İstanbul Boğazındaki seyrüseferi düzenleyen önlem paketi hazırlamaya niyetli olmasından kaynaklandığını öne sürmektedir. Erken üretin petrolünün Türk Boğazlarındaki yükü arttıracağını kabul eden Stepanov Boğazlardaki gemi trafiğinin uluslar arası uzmanlarca düzenlenmesi gerektiğini savunmuştur. Tüm bu savlar aslında yukarıda söz ettiğimiz üzere Rusya Federasyonu ile Türkiye'nin çıkarlarının çelişmesinden kaynaklanmaktadır.

Türkiye uluslararası hukuka uygun olarak çevre güvenliği ve yurttaşlarının sağlığı açısından kendisine zarar verecek ticaret gemilerinin geçişini bir takım düzenlemelere bağlama hakkına sahiptir. RF'nin unutmaması gerek nokta hiçbir uluslararası hukuku kuralı bir devletten, diğer devletlerin ticari menfaatlerini halleldar olmaması için kendi yurttaşlarının can güvenliğinden bir başka deyişle yaşam haklarından vazgeçme yada bunu tehlikeye sokma yükümlülüğü altına girmesi isteyemez (Baykal, 1999: 47). Zaten COLREG72, MARPOL ve BMDHS (1982) içerisinde yer alan kurallar ve hükümlerde Türk Boğazlarındaki geçiş rejimini biçimlendiren etkileyen sözleşmelerdir (Aybay, 1998:passim). Bu sözleşmelerin ilgili hükümleri gereğince Türkiye Cumhuriyeti Türk Boğazları üzerinde kendi güvenliğini sağlamak için her türlü önlemi almaya haizdir. Zaten hukuka ve yaşam

hakkını dikkate alan her devletin bu önlemlerin alınmasına karşı çıkmaması gerekmektedir.

SONUÇ

Montreux Sözleşmesi 20 Temmuz 1936'da yapılmış ve üzerinden 63 yıl geçmiştir. Bu süre ile 220 yıldır Uluslararası Boğaz rejimlerinin en uzun ömürlü olanı ünvanını kazanmıştır (Soysal, 1999: 53). Bu sözleşme ile Lozan Antlaşması yeni bir boyut kazanmış, Boğazlar sözleşmesi yeniden yapılanırken Türkiye'nin egemenlik hakkı pekiştirilmiştir. Montreux bir başka deyişle Türkiye Cumhuriyetine güvenlik getirmiştir. Montreux Sözleşmesi Hazar Petrolleriyle ilgili gelişmeler sonucu ticaret gemileri boyutunda yeniden Rusya Federasyonu tarafından gündeme getirilmiştir.

Türk Boğazlarını en sık kullanan Devletlerden biri olan RF Hazar petrollerini ve Orta Asya petrollerini bu yolla dünyaya göndermek istemiştir. Montreux Sözleşmesinin 2.maddesi ticaret gemilerini geçiş özgürlüğü tanımaktadır, şüphesiz ki tankerlerde bu ticaret gemilerindendir. Unutulmaması gereken nokta gemilerin geçtiği su yolunun iki tarafında Türk egemenliğinde oluşudur. Buradan hareketle Türkiye 1994 ve daha sonra 6 Kasım 1998 tarihli Boğaz Tüzüklerini çıkarmıştır.

Rusya Federasyonu'nun itirazları 1998 tarihli tüzükle düzeltilmiştir. Bu arada bu tüzükte transit geçiş kavramı terk edilmiş Montreux'un ruhuna uygun olarak uğraksız geçiş kavramı kullanılmıştır. Anlattığımız bir çok hükmü içeren "Türk Boğazları Tüzüğü" Türk Boğazları terimini kullanarak Türkiye'nin Boğazlardaki egemenlik hakları vurgulamıştır. Tıpkı Montreux Sözleşmesi gibi Tüzüklerde bölgedeki güvenliği arttırmaya yönelik girişimlerdir. Türkiye'ye öncelikle kendi yurttaşlarını ve ülkesini korumakla yükümlüdür. Bu bağlamda İstanbul ve Türkiye'nin çevresel güvenliği bu tüzükte korunmak istenmiştir.

Türk Boğazlarını sık kullanan devletlerden buna itirazlar gelmişse de Atatürk'ün 1936'da Yunus Nadi'ye dikte ettiği yazıda olduğu gibi "*Boğazlar meselesinde dostlarımıza açık sözümlüz şudur: Türk Milletinin Türk Vatanın tam emniyeti ve tedbirleri-ki bunlar hiçbir dost devleti ve hatta hiçbir devleti mutazarın etmez hakkı ile taahhuk ettirmedikçe yapılacak herhangi bir rejimin Türk Milletince kabule layık görülmeceğine şimdiden inanılmalıdır.*" (Cumhuriyet, 10 Temmuz 1936).

Montreux Sözleşmesi'nde günümüzde de ulusal egemenliğimiz konusundaki tutarlılık ve gerekçeler aynı biçimde sürmektedir. Bu bağlamda Montreux ve taraf olduğu uluslararası

sözleşmelere uygun olarak yaptığımız ve yapacağımız düzenlemeler uluslararası hukukun doğasına uygundur. Türkiye'nin düzenlemeleri geçmişte ve gelecekte güç dengelerini korumaya ve kollamaya yöneliktir. Bu kararlılık geçmişte olduğu gibi günümüzde de sürmektedir.

KAYNAKÇA

- Akgün, Mensur. (1998). "Uluslararası Rejimler" *Uluslararası Politikada Yeni Alanlar Yeni Bakışlar* Der. Faruk Sönmezoğlu, İstanbul: Der Yayınları.
- Akşin, Aptülahat. (1991). *Atatürk'ün Dış Politika İlkeleri ve Diplomasisi*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Aralov, S., İ. (1997). *Bir Sovyet Diplomatının Türkiye Hatıraları*, II. Kitap Çev. Hasan Ali Ediz, İstanbul: Cumhuriyet Kitapları.
- Aras, Tevfik Rüştü. (1968). *Görüşlerim*, İkinci Kitap, İstanbul: Yörük Matbaası.
- Armaoğlu, Fahir. (1973). *20.Yüzyıl Siyasi Tarihi*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları.
- Avcıoğlu, Doğan. (1976). *Milli Kurtuluş Tarihi* C. IV İstanbul: Tekin Yayınevi.
- Aybay, Gündüz (1998). *Türk Boğazları Son Gelişmeler Üstüne Bir Deneme*, İstanbul: Aybay Yayıncılık.
- Başyurt, Erhan. (1998). *Ateş Yolu Boğazlarda Bitmeyen Kavga*, İstanbul: Timaş Yayınları.
- Baykal, Hakan Ferit. (1999). "Tankerlerin Türk Boğazlarından geçişi sınırlandırılabilir mi?" *Marmara Üniversitesi Uluslararası Stratejik Araştırmalar Merkezi (USAM) 1998 Yılı Konferanslar Dizisi*, İstanbul: Marmara Üniversitesi USAM Yayınları.
- Bayur, Hikmet. (1973). *Türkiye Devletinin Dış Siyaseti*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Bilsel, Cemil. (1948). *Türk Boğazları*, İstanbul: İsmail Akgün Matbaası.
- Boğazlar Meselesi Lozan ve Montrö*. (1977). Komünist Enternasyonal Belgelerinde Türkiye Dizisi, İstanbul: Aydınlık Yayınları.
- Chelminski, Rudolf. (1998). "Felaket Geliyorum Diyor" *Deniz Ticareti*, Aralık Sayı:15.
- Çelik, Edip. (1987). *Milletlerarası Hukuk*, C.2, İstanbul: Filiz Kitabevi.
- Daly, John. (1999). *Oil Guns and Empire: Russia, Turkey, Caspian New Oil and the Montreux Convention*, <http://ourworld.compuserve.com/homepages/usazerb/325html>. (BT.10:3:1999).
- Ergil, Doğu. (1978). "Boğazlar Üzerine Bitmeyen Kavga" *Lozan'ın 50. Yılına Armağan* İstanbul: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları.
- Glasneck, J. *Türkiye'de Faşist Alman Propagandası*, Çev. Arif Gelen, Ankara: Onur Yayınları.
- Gönlübol, Mehmet ve Sar, Cem. (1990). *Atatürk ve Türkiye'nin Dış Politikası (1919-1938)* Ankara, Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları.
- Gürbüz, Yaşar. (1999). "Kafkasların Türkiye Açısından Önemi" *Marmara Üniversitesi Uluslararası Stratejik Araştırmalar Merkezi (USAL) 1998 Yılı Konferanslar Dizisi*, İstanbul: Marmara Üniversitesi USAL Yayınları
- İnan, Yüksel: (1995). *Türk Boğazlarını Siyasal ve Hukuksal Rejimi* Ankara: Turhan Kitabevi.
- Jivkova, Ludmila. (1978). *İngiliz-Türk İlişkileri 1933-1939*, İstanbul: Habora Kitabevi.
- Kültür Bakanlığı. (1992). *Atatürk'ün Milli Dış Politikası*. C.I. (1919-1923), Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları.
- Kürkçüoğlu, Ömer. (1978). *Türk-İngiliz İlişkileri (1919-1926)* Ankara: Ankara Üniversitesi SBF Yayınları.
- Lozan Tutanaklar Belgeler*. (1969). CI Takım I. Kitap I Çev. Seha Meray, Ankara: Ankara Üniversitesi SBF Yayınları.
- Meray, S.L. ve Olcay, Osman. (1976). *Montreux Boğazlar Konferansı-Tutanaklar, Belgeler*, Ankara: AÜ SBF Yayınları.
- Miller, A.F. (1977). "Türkiye ve Boğazlar sorunu" Çev. Azer Yaran, Ülke, İstanbul: Ekim-Kasım-Aralık.
- Olcay, Osman. (1980). *Sevres Antlaşmasına Doğru*, Ankara: Ankara Üniversitesi SBF Yayınları.
- Özdalga, Haluk. (1965). *Türk Boğazlarının Tarih Açısından önemi*, İstanbul: TC Genel Kurmay Başkanlığı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları.
- Özkan, Reşat. (1996). *Dış Politika-Dış Kapının Mandalı*, İstanbul: Çınar Yayınları.
- Özkan, Reşat. (1998). *Denizcilik ve Deniz Sorunları*, İstanbul Deniz Ticaret Odası Yayınları.

- Pazarcı, Hüseyin. (1986). "Boğazlar Rejimine İlişkin Türk Dış Politikası ve Karşılaşılan Sorunlar" *Prof. Dr. Ernst Hirsch Anısına Armağan*, Ankara.
- Pazarcı, Hüseyin. (1993). *Uluslararası Hukuk Dersleri*, II. Kitap, Ankara: Turhan Kitabevi.
- Sander, Oral. (1989). *Siyasi Tarih C.2*, Ankara, İmge Kitabevi.
- Soysal, İsmail. (1999). "1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesi" *Marmara Üniversitesi USAM 1998 Yılı Konferansı Dizisi*, İstanbul: Marmara USAM Yayınları.
- Soysal, İsmail. (1989). *Türkiye'nin Siyasal Antlaşmaları I. Cilt (1920-1945)*, Ankara: Türk Kurumu Yayınları.
- Soysal, İsmail. (1981). "Türkiye'nin Batı İttifakına Yönelişi 1934-1937" *Belleten*, Ankara: Sayı:177
- Stephanov, Andrey. (1998). Boğazlar Konusunda Tartışma *Trud Bülten* no:90 26 Mayıs 1998.
- Şamsutdinov, A.M. (1999). *Mondros'tan Lozan'a Türkiye Ulusal Kurtuluş Savaşı Tarihi 1918-1923*, Çev. Ataol Behramoğlu, İstanbul: Doğan Kitapçılık.
- Tarhanlı, Turgut. (1998). "Yine Boğazlar Tartışması", *Radikal*, 11 Ekim 1998.
- TC. Dışişleri Bakanlığı. (1973). *Montreux ve Savaş Öncesi Yılları Dış Politikası*. Ankara.
- Toluner, Sevin. (1987). *Limni Adasının Hukuki Statüsü ve Montreux Boğazlar Konvansiyonu*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayınları.
- . (1989). *Milletlerarası Hukuk Dersleri*, İstanbul: Beta Yayınları.
- . (1994). "Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri" *Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi MMAUMYayınları.
- Tukin, Cemal. (1947). *Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Boğazlar Meselesi*, İstanbul.
- Tunaya, T.Z. (1981). *Devrim Hareketleri Işığında Atatürk ve Atatürkçülük*, Ankara: Turhan Kitabevi.
- Üçok, Coşkun. (1975). *Siyasal Tarih (1789-1960)*, Ankara: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları.
- Ülman, Haluk. (1968). "Türk Dış Politikasına Yön Veren Etkenler" *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi C.23 No:3*.