T.C.
GEBZE YÜKSEK TEKNOLOJİ ENSTİTÜSÜ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TÜRK BOĞAZLARI ÜZERİNE STRATEJİK YAKLAŞIMLAR

Hakan EMANET

YÜKSEK LİSANS TEZİ
STRATEJİ BİLİMİ ANABİLİM DALI

GEBZE
2001

T.C.

GEBZE YÜKSEK TEKNOLOJİ ENSTİTÜSÜ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TÜRK BOĞAZLARI ÜZERİNE STRATEJİK YAKLAŞIMLAR

Hakan EMANET

YÜKSEK LİSANS TEZİ

STRATEJİ BİLİMİ ANABİLİM DALI

TEZ DANIŞMANI

Prof. Dr. Abdulkadir AKÇİN

GEBZE
2001

1. GİRİŞ

Son on yıla gelinceye kadar, Türkiye'nin, çoğu tarihsel geçmişten süregelmekte olan birçok sorunu olmakla birlikte, bu sorunlar farklı zaman dilimlerinde alevlenmekte ve su yüzüne çıkmakta idi. Böylece Türkiye, aynı anda en fazla birkaç sorunla uğraşmak zorunda kalmaktaydı. Oysa son on yılda Türkiye, Sovyetler Birliği'nin dağılması ile başlayan ve adına kimilerinin yeni dünya düzeni, kimilerinin çok kutuplu dünya, kimilerinin ise tek kutuplu dünya dediği süreçte; bir kısmı tarihe bağımlı olan, bir kısmı ise yeni düzenle birlikte oluşan onlarca sorunla yüz yüze kalmıştır. Durum gösteriyor ki; bu sorunlar devam edecektir. Ancak bu noktada korkulması gereken konu; sorunların artması değil, artan sorunlara karşı gerekli tedbirlerin alınmamasıdır.

20. yüzyılın başlarından itibaren farklı tarihlerde gündeme gelen Boğazlar konusu da, özellikle son yıllarda Türkiye'nin başını ağrıtır hale gelmiştir. Yakın gelecekte de sorun olmaya devam edeceği açıktır. Yeter ki Türkiye, geçmişten örnek alarak bu coğrafya parçasından faydalanmasını bilsin. Herkes ve her kurum istediğini elde etmek için çok önemli kaynaklara sahiptir. Yapılacak ilk iş, bu kaynakların farkında olmak ve onları en doğru biçimde kullanmaktır (Saygın, 1999, s. 25).

Ülke gündemini bugün olduğu kadar, gelecekte de fazlasıyla meşgul edeceği değerlendirilen Boğazlar konusunun incelendiği bu çalışmanın amacı; yaklaşık 6 yüzyıldır Türk egemenliğinde olan bölgenin, stratejik bir suyolu olduğunun belirtilmesinin ötesinde, bölgesel ve hatta küresel bir güç olmayı hedefleyen Türkiye'nin, ulusal stratejisi açısından sahip olduğu argümanların ışığı altında, stratejik düzeyde nasıl ve ne gibi tedbirler alınabileceğinin açıklanması olmuştur.

Her bir bölümü bağımsız olarak da okunabilecek olan bu çalışmanın kapsamı ise birbirinden farklı disiplinler gibi görülen, fakat hepsi bir bütünün ayrılmaz parçaları olan konulardan oluşmaktadır. Aslında bu, aynı zamanda 21. yüzyılın bilimi olan stratejinin, vazgeçilmez özelliğidir.

Çalışmanın ilk bölümünde strateji kavramı üzerinde durularak tanımlanmaya çalışılmış, alt bölümleri, unsurları ve diğer bilimlerle yakın ilişkisi açıklanmıştır.

Çalışmanın asıl konusunu oluşturan Türk Boğazları'nın konumu ve çeşitli açılardan önemi ise bir sonraki bölümde tartışılmıştır.

Tarihi gelişim bölümünde, ilk çağlardan günümüze dek Boğazlar'ın geçirdiği evreler, kronolojik olmakla birlikte aynı zamanda çok yönlü olarak açıklanmıştır.

20. yüzyıla ait hukuksal boyutun incelendiği Hukuksal Kapsam bölümünde, Montreux (Montrö) Andlaşması, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) ve ulusal mevzuat ayrıntıları ile incelenmiştir.

Bugünkü Durum başlığı altında ise, günümüzde Boğazlar'ın durumu ortaya konulup sayısal verilerle desteklenmiştir.

Stratejik bir çalışmanın olmazsa olmaz şartı olan stratejik senaryoların sunulduğu bölümde, yakın geleceğe dair senaryolar üretilmeye çalışılırken, geleceğe ait fotoğraflar çekilip gerekli tedbirlerin alınması için zihinlerde fırtınalar estirilemese bile, kıvılcımlar çıkarılmaya çalışılacaktır.

Çalışmanın sonuç bölümünde ise diğer bölümler özümsenerek harmanlanmış ve ulusal strateji açısından önemli olduğu düşünülen öneriler sunulmuştur.

Ayrıca, çalışma konusu olarak neden Türk Boğazları'nın seçildiğinin açıklanmasında fayda vardır: Batı'da, özellikle Amerika Birleşik Devletleri (ABD)'nde adına "think tank" denilen ve genel adlandırmayla "strateji belirleme grupları" ve benzerlerinin çok olmasına rağmen, ülkemizde ulusal strateji üreten kurum yada kuruluş sayısı, Türk Silahlı Kuvvetleri (TSK) hariç tutulursa, çok azdır. Diğer taraftan, eğitim kurumlarında bu amaçla kurulmuş herhangi bir program yoktur. Bu eksikliğin farkına varan Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü (GYTE) Rektörlüğü, Türkiye'de ilk kez 1999-2000 döneminde Strateji Bilimi Bölümünü faaliyete geçirmiş, bugün ve gelecek için, Türkiye'nin milli güvenliğini ilgilendiren her konuda stratejiler üretmek maksadıyla Milli Güvenlik Stratejisi Anabilim Dalı programını açmıştır. Bu program, Türkiye'nin milli güvenliği, başka bir ifade ile bekası için zaruri olan bir açığı kapatacaktır. "Böylesine önemli ve Türkiye için öncü olan bir adımın ilk örneklerini oluşturacak olan çalışmaların da en az o derecede

önemli olmaları gerekir” düşüncesinden hareketle bu konu seçilmiştir. Türk Boğazları hakkında, bugüne kadar her biri konusunda uzman olan, çok değerli bilim adamları tarafından bir çok eser yazılmış, ancak; hepsinde de konuya bir yada birkaç yönden yaklaşılmış ve aynı eser kapsamında konunun birçok yönü eksik kalmıştır. Bu çalışma da ise konu, hemen hemen her yönüyle incelenmiş olup ayrıntılarına kadar inilmesinin yanında, orta vade gelecek için stratejiler de üretilmeye çalışılmıştır. Türk Boğazları konusunda sadece bugüne dek ortaya konulan dokümanlar veya kavramların ötesinde, geleceğe doğru bakılarak; karar alıcılara ve uygulayıcılara az da olsa yol gösterici, onların düşünce dünyasında küçük de olsa bir kıvılcım oluşturabilecek ve elde mevcut cevhere hak ettiği kıymetin verilmesini sağlayacak içerikte bir çalışma olmasına gayret edilmiştir.

2. STRATEJİ NEDİR?

Strateji sözcüğü, eski Yunanca'da "generallik sanatı" anlamına gelen "strategos" sözcüğünden türemiştir. Daha sonraları strategosluk, bir unvan olarak kullanılmış ve eski Atina'da bu mevkilere getirilen kimseler, barışta diplomatik ve mali bazı yetkilere sahip olmalarının yanında, savaşta çeşitli seviyelerdeki komutanlık görevlerini yerine getirerek, devletin genel sevk ve idaresinde de önemli roller üstlenmişlerdir. Strategoslar Bizans devrinde ise Kral tarafından başarılı askerler arasından seçilirdi. Bu terim, zaman içinde unvan olmaktan sıyrılıp, stratejik süreç adını verdiğimiz oluşumu ifade eder şekilde kullanılmaya başlanmıştır (Mütercimler, 2000, s. 25-26).

Öte yandan, bilinen ilk olmakla birlikte, doğunun yetiştirdiği en eski stratej olan Sun Tzu, İ.Ö. 500 yıllarında, bugün dahi geçerliliğini koruyan savaş prensiplerini ortaya koymuştur (Mütercimler, 2000, s. 27). Batıda yayımlanan ilk ve en özgün strateji yapıtları ise Floransalı Machiavelli'nin yazmış olduğu "Savaş Sanatı" ve "Prens"tir. Yazarın Makyavelist görüş olarak da bilinen değerlendirmesine göre; "amaca götüren her yol mubahtır (geçerlidir)". İlginçtir ki; bu görüş beş yüzyıldır geçerliliğini korumaktadır ve en azından yakın gelecekte de geçerliliğini kaybetmeyeceği kesindir.

20. Yüzyıla kadar sanat olarak algılanan "strateji"nin, artık hem sanat hem de bilim olduğu genel olarak kabul edilmektedir. Strateji konusunda kuramların yoğun olarak ortaya çıkışı 19. yüzyıla rastlamaktadır. Bu dönemde en önemli eser ise General Carl von Clausewitz'in (1780-1831) 'Harp Üzerine' adlı eseridir. "Harp, politikanın başka araçlarla devamıdır" diyen Clausewitz'e göre strateji; muharebenin, savaşın amaçlarına hizmet edecek şekilde kullanılmasıdır (Clausewıtz, 1831, s. 131).

Mareşal Moltke (1870); Strateji, bir çare bulma ve en zor koşullar altında uygulamada bulunabilme sanatıdır.

Amiral Mahan (1840-1911); Strateji, savaş hedeflerine ulaşabilmek için deniz savaş vasıtalarının kullanılma usulüdür.

General Jomini (1779-1869); Strateji, savaş sahasındaki tüm olaylardır (Mütercimler, 2000, s. 31-32).

Tanımlar incelendiğinde ilk göze çarpan nokta, stratejinin sadece savaşla ilgili bir kavram olduğu, başka bir ifade ile stratejinin yalnızca askerleri ilgilendirdiğidir. Oysa çağımızda strateji terimi, genel anlamda, işletme, devlet gibi her türlü kurum yada kuruluşun belirli bir amaca ulaşmak için izlediği yol anlamında da kullanılmaktadır.

Ansiklopediler ise stratejiyi şöyle tanımlamaktadır: i) Bir savaşta siyasi iktidarın belirlediği amaca varmak için askeri kuvvetleri kullanma sanatı, ii) Modern bir savaşta, bir milletin veya milletler birliğinin savunmasında askeri, siyasi, iktisadi ve manevi güçleri bir arada kullanmak ve düzenlemek sanatı (Meydan Larusse Cilt 12, 1994, s. 566), iii) Savaşta, belirlenmiş hedeflere ulaşmak için eldeki bütün kaynakları (askeri, ekonomik, siyasal, vb) uygun bir biçimde seferber etme ve düzenleme sanatı yada bilimi (Ana Britanica, Cilt 28, 1998, s. 337).

Günümüzde stratejinin sözlük anlamı da şöyledir: i) Önceden belirlenen bir amaca ulaşmak için tutulan yol, ii) Bir ulusun veya uluslar topluluğunun, barış ve savaşta belirlenen politikalara en fazla desteği vermek amacıyla politik, ekonomik, psikolojik ve askeri güçleri bir arada kullanma bilimi ve sanatı (Türkçe Sözlük, 1998, s. 2032).

Üzerinde kesin bir uzlaşı olmamakla birlikte, son yıllarda çoğunlukla fikir birliği edilen tanımına göre strateji; ileride gerçekleşmesi muhtemel durumların veya gerçekleşmesi istenen amaçların önceden belirlenip, bu amaçlara ulaşmak için bir ulus yada uluslar topluluğunun ekonomik, politik, askeri ve moral güçlerini birbiriyle uyumlu olarak düzenleme, geliştirme ve kullanma sanatı ve bilimidir. Buna ulusal strateji yada yüksek strateji de denilmektedir. Tanımdan da anlaşılacağı gibi, artık strateji, yalnızca askeri bir nitelik taşımaktan çıkmış ve her türlü olanak, araç ve gücü içine alarak ulusal bir nitelik kazanmıştır. Başka bir deyişle, askeri güç; stratejinin sadece bir bölümünü oluşturan unsuru haline gelmiştir.

Diğer yandan strateji; sadece sanat değil, aynı zamanda ve daha da ileri giderek ağırlıklı olarak bilim olmuştur. Çünkü, en azından neden-sonuç ilişkisi ağırlık kazanmış ve birbirinden çok farklı unsurların senkronizasyonunun yoğun olarak gerekliliği ortaya çıkmıştır.

Strateji aynı zamanda, karar-araç-amaç (karar-vasıta-hedef) faktörlerini içine alan bir süreçtir, dinamizmdir. Bu süreçte, ileride gerçekleşmesi muhtemel durumlar veya ileride gerçekleşmesi istenen amaçlar belirlenir (karar) ve amaca (hedefe) ulaşmak için elde mevcut olanak ve araçlar bu doğrultuda yönlendirilir, düzenlenir ve geliştirilir.

2.1. Stratejinin Alt Bölümleri

Strateji, hedef ve yöntem açısından bir bütünü ifade eder. Ancak uygulama açısından strateji, her biri (andlaşmazlığa bakış açısından) çatışma halinde olan ve hem yatay hem de dikey kademelerden oluşan alt kısımları bünyesinde taşır. Bunda stratejinin başvurduğu maddi vasıtaların farklılığının da rolü vardır. Böylece birbirlerinden (yatay ve dikey doğrultularda) farklı yapılanmış, ancak mutlak bir dahili ilişki içinde bulunan hatlardan (birimlerden) oluşan bir piramit ile karşı karşıya kalınır. Devlet yapısı içinde bir bütünü oluşturan bu stratejik süreçte, her kademedeki karar-araç-amaç birbirleri ile bağlantı halindedir. Bu kademelenmenin özelliği ise, otorite ve kararların çıktığı düzeylere göre bir astlık-üstlük ilişkisi içinde yapılanmış olan devlet teşkilatını ifade etmesi ve bu yapının en üstünde devlet için devamlılık arz eden, kalıcı ulusal stratejilerin (devletin bütünlüğü gibi) varlığıdır (Mütercimler, 2000, s. 42). Bu çok aşamalı bir dizi faaliyetin, değişik alanlarda zirveden tabana, teoriden plana ve oradan uygulamaya doğru ve ölçülü bir biçimde geliştirilerek gerçekleştirilmesi gerekir (Değerli, 1996, s. 5). Yukarıdan aşağıya doğru inildikçe organların sayısında artış olan bu piramitte yer alan stratejiler, yine yukarıdan aşağıya doğru; ulusal strateji, top yekun strateji, genel strateji ve harekat stratejisi olarak sıralanabilir.

2.1.1. Ulusal Strateji

Ulusal strateji, çok uzun vadelidir ve stratejik anlayışa sahip ülkelerde, büyük ölçüde, rejim değişiklikleri hatta coğrafi değişmeler olsa bile, hedeflerine erişinceye

kadar sabit kalır ve ancak ondan sonra yeni hedeflere yönelik biçimde kendini yeniler. Bu strateji, çoğunlukla, o ulusun tarihi gelişimi süreci içinde mevcuttur (Mütercimler, 2000, s. 47).

Bu anlamda ulusal strateji, stratejinin unsurlarının nasıl kullanılacağını ifade etmeye çalışırken, strateji piramidinin en tepe noktasını oluşturur. Devletin beka derecesinde öneme sahip değerlerinin genel bir ifadesidir ve bu düzeyde yer alan temel organ hükümet olup, devlet başkanı da bu düzeydedir.

Ulusların; tarihi geçmişi, coğrafi konumu, kültürleri gibi faktörlerin etkisi ile ulusal stratejilerini oluşturan değerleri farklılıklar gösterse de, ulusal bağımsızlık, ulusal birlik, toprak bütünlüğü gibi hususlar, hemen bütününün değişmez ulusal stratejileri içinde yer alır. Çünkü, bunlar olmaksızın diğer unsurların gerçekleşmesi mümkün değildir. Bunların içeriği ise her devlete göre farklılık arzeder, böyle de olması gerekir.

2.1.2. Top Yekun Strateji

Top yekun strateji, ulusal stratejinin, günün koşullarına göre düzenlenen ve görülebilen gelecekteki hedeflere yönelik uygulamalı (aktif) bölümü olup, piramidin, doğrudan hükümetin (politik otoritenin) denetimi altında olan kısmına denir (Değerli, 1996, s. 5). Ulusal gücün tüm uygulama alanlarını temsil eden devlet kurum ve kurallarının katkısıyla düzenlenir. Bu strateji, her özel strateji bölümünün (politik, ekonomik, askeri, vs.) hedefini ve bunların, ulusal amaç yolunda nasıl birleştirilmesi gerektiğini belirtir. Bu düzeyde vasıtalar, “ulusun tüm imkan ve yetenekleri” şeklinde ifade edilir. Bu düzeyin altında her bakanlığın kendi faaliyet alanı açılır.

2.1.3. Genel Strateji

Genel strateji, stratejik sistemin etkinlik ve verimliliğini sağlamak ve arttırmak amacı ile ortaya çıkan özel bir alanı belirler. İşlevi, her ana saha içindeki (politik, ekonomik, askeri, vs.) işleri düzenlemek, dağıtmak ve çeşitli faaliyetleri denetim ve koordine etmektir. Her bir özel faaliyet alanı (politik, askeri, eğitim, maliye, vs.) ile ilgili ve öteki işlevsel alanlarla bağlantılı olarak bir stratejik düzeyi belirler, her ilgili bakanlık tarafından uygulanabilir. Bu düzeyde vasıtalar “tahsis edilen tüm imkan ve

yetenekler" şeklinde ifade edilir (Mütercimler, 2000, s. 47). Genel uygulama yöntemlerini, ara hedefleri, bunların önceliklerini, erişim için en önemli iki aşama olan "güç oluşturma ve güç kullanma" hususlarını tespit eden stratejileri içerir (Değerli, 1996, s. 5).

2.1.4. Harekat Stratejisi

Ulusal, top yekun ve genel strateji çalışmaları ve bunların ürünü olan konsept ve tutumlar bir noktada uygulamaya yönelirler. Kuram ile eylemin birleştiği bu noktada bulunan yönetim aşamalarına özgü stratejiye, harekat stratejisi adı verilir. Amacı, kendi alanına ait genel stratejinin öngördüğü hedefleri elde etmek üzere, mevcut olanaklar çerçevesinde, en uygun ortam ve koşullarını oluşturmak ve söz konusu faaliyet kesiminde geçerli olan taktik ve teknikler arasında uyum sağlamaktır. Soyut bir kavram gibi görülen strateji, artık bu seviyede kesin olarak somutlaşmaktadır. Bu seviyenin işlevi, üst düzeyde alınan kararlar doğrultusunda, belirlenen hedeflerin gerçekleştirilmesini sağlamak için belirli vasıtaları sevk ve idare etmektir. Bu düzey aynı zamanda en üst uygulama alanı birimidir (Mütercimler, 2000, s. 41-50) ve kuvvet komutanlıkları, bakanlıklar ile onların üst kademe fonksiyonlu yönetim makamları burada yer alır (Değerli, 1996, s. 5).

2.2. Stratejinin Unsurları

Stratejinin dayandığı üç temel unsur vardır: Zaman, mekan, kuvvet. Bu üç temel unsurun, stratejik her çalışmaya başlamazdan önce, doğrudan dikkate alınması gerekir. Her türlü stratejik inceleme bu unsurlar üzerine inşa edilmelidir. Zaman; geçmişte ve bugün içinde bulunulan ve gelecekte içinde bulunulacak süreci yada faaliyet süresince elde mevcut süreyi ifade ederken, mekan; her yönü ile içinde bulunulan maddi ortamı kapsar. Kuvvet ise, elde bulundurulan maddi ve manevi bütün gücü ifade eder. Bu üç temel unsura bağlı olarak, stratejinin dayandığı unsurları beş başlık altında sıralayabiliriz; ulusal çıkarlar, ulusal hedefler, ulusal politika, ulusal strateji ve ulusal güç.

2.2.1. Ulusal Çıkar

Ulusal çıkar, devletin ve ulusun bekası, güvenliği ve refahı için ulaşılması ve korunması gerekli maddi ve manevi değerlerin tamamıdır. Ulusal çıkarlar, duruma ve

uluslararası ilişkilere bağlı olarak değişmezler. Ulusal hedefleri kapsar, geniştir, devamlıdır ve sayıları azdır. Ulusal hedef ve ulusal politikanın ortaya konmasında bir çerçeve görevi görürler (Değerli, 1996, s. 43). Ulusal çıkarlar, bir ulus için hayati öneme sahip olduklarından, doğru saptanması büyük önem ve özen gerektirir. Aksi halde özellikle ulusal politika tesadüflere kalır.

Ulusal çıkarlar, devletin diğer devletler yanında, var olabilmesi, başta sosyal ve ekonomik ihtiyaçları olmak üzere her türlü ihtiyaçlarını, bu devletler karşısında en iyi şekilde karşılayabilmesi için ulaşacağı ve muhafaza edeceği değerlerdir (Dinçyürek, 1996, s. 7).

2.2.2. Ulusal Hedefler

Ulusal hedefler, elde edilmeleri halinde ulusal çıkarların gerçekleşmesini sağlayan yada ulusal güvenlik ve refah sağlayıcı etkiler üreten amaçlardır. Daha da açarsak; ulusal hedefler, ulusal çıkarların ışığında saptanan, uzun yada kısa sürede elde edilmeleri halinde bunların gerçekleştirilmesini sağlayan, ulusun güçlerinin yöneltildiği genel nitelikli sonuçlardır. Ulusal çıkarların tersine, ulusal hedeflerin saptanması, uluslararası durum, mevcut güçler, taahhütler ve ulusal çıkarların ışığında yapılır. Belirli bir aşamada ulaşılması olanaklı bu hedeflere ulaşmada uygulanacak kesin hareket yöntemleri, ulusun, hükümete ait işlerine, iç faaliyetlerine olduğu gibi; dış ilişkilerine de yön verme ve düzenlemede ana ilkeleri oluşturur. Ulusal hedefler, genel olarak; politik, ekonomik, psiko-sosyal ve askeri nitelikli öğeler taşır. Politik istikrar, ekonomik refah, sosyal ve endüstriyel gelişim ya da sorunlu devlet tarafından yöneltilecek tehditlere karşı emniyet gibi kavaramlar olarak ifadelerini bulur. Ancak bunlar çok genel ve soyuttur, ulusal politikanın belirlenmesi bakımından açılması zorunludur. Hedefin ifadesinde aranan en önemli nokta, bunun açık ve kesin bir şekilde belirtilmiş olmasıdır. Ancak ulusal hedeflerin ortaya konulmalarında güçlükle karşılaşılabilir. Bunlar yazılı olarak ifade edilmeseler bile, ulusun ve hükümetlerin yöneliş ve davranışlarından çıkarılabilir (Mütercimler, 2000, s. 54-55). Ulusal hedeflere ulaşmada, diğer devletlerle hedef çakışmasına veya andlaşmazlığa düşülebilir. Bu durumda, iktidarlar, daha acil veya hayati nitelik taşıyan hedeflerine öncelik vererek, bazılarını erteleyebilir, uzun vadeye yayabilir. Böylece ulusal hedef değişmez, sadece vadesi uzamıştır.

2.2.3. Ulusal Politika

Ulusal politika, hükümetler tarafından kabul ve takip edilen genel kapsamlı, kesin hareket tarzlarıdır. Ulusal politika, ulusal hedeflerin elde edilmesiyle ilgili bütün girişimler için düzenleyici ve sınırlayıcı bir rehberdir. Bir devletin ulusal politikasının genellikle, o devletin iç ve dış politikalarının bir karışımı olarak düşünülmesi gerekir. Başka bir deyişle ulusal politika, ulusal hedeflerin elde edilmesinde bir devletin ulusal güç ve öğelerini, içte ve dışta kullanmada uyguladığı yöntem ve hareket tarzlarıdır, ulusal hedefler ile ulusal güç arasında bir bağ, bir köprüdür. Aynı zamanda bir karardır ulusal politika; bu kararı icraat takip edecektir (Mütercimler, 2000, s. 54-55). Tespit edilen ulusal politika, dağınık, müphem ve tutarsız olmamalıdır. Atatürk'ün dediği gibi, "gelişigüzel, ulaşılamayacak istekler peşinde ulusu uğraştırmamak ve zarara sokmamak" gerekmektedir. Bu noktadan hareketle, ulusal politika gerçeklik tabanına oturtulmalı ve hayali emeller yerine ulusal imkanlarla orantılı olmalıdır (Dinçyürek, 1996, s. 3).

2.2.4. Ulusal Strateji

Ulusal Strateji, barışta ve savaşta, ulusal hedefleri ele geçirmek yada ulusal amaçlara ulaşmak, ulusal politikayı en üst düzeyde gerçekleştirmek için, top yekun ulusal gücün belirli bir süre içinde, bir bütün halinde kullanılması ve geliştirilmesini belirleyen hareket tarzıdır, uzun vadeli bir plandır (Mütercimler, 2000, s.,59). Ulusal politika, "NE" yapılmakta olunduğunu ifade ederken, ulusal hedefler de "NİÇİN" yapılmakta olunduğunu belirler. Bu sürecin tamamlanması için "NASIL" yapılacağını bilmek gerekir. Başka bir ifade ile unsurların nasıl kullanılacağı hususu ise ulusal strateji ile belirlenir (Dinçyürek, 1996, s. 3).

2.2.5. Ulusal Güç

Ulusal güç, bir ulusun, ulusal hedeflere erişme ve onları gerçekleştirme yolunda kullanabileceği; fiziksel, ekonomik, duygusal ve düşünsel kuvvetlerin toplam verimliliğidir. Ulusal gücün unsurları çeşitli kaynaklara göre farklı sayılmakta ise de genel kabule göre şunlardır; politik güç, ekonomik güç (beşeri unsurlar, doğal kaynaklar, enerji, endüstri, teknoloji, dış ticaret, ekonomik bünye ve gelişim), askeri güç, psikososyal güç, bilimsel ve kültürel güç, coğrafi güç ve moral güç (Değerli, 1996, s. 11-12).

Diğer yandan, ulusal güç; ulusal hedeflerin elde edilmesinde kullanılmak üzere, mevcut olan politik, ekonomik, askeri ve psikolojik vasıtaların tümü olarak tarif edilmektedir. Başka bir deyişle; bir devletin, diğer devletler üzerinde baskı ve zor etkisi oluşturma ve diğer devletlerin yapmaya çalışacağı bu gibi etkilere karşı koyma kapasitesidir (Aklar, 1999, s. 33).

Güç, aslında, içeriği hasım ulusların farklı ittifak ve güç birliklerine göre değişiklik arz eden göreceli bir kavramdır. Uluslar, belirli bir ittifak ve karşıt ittifak birleşimleri içinde mukayese edildiklerinde güçlü veya güçsüzdürler. Ulusların güçleri, birbirleriyle mevcut bağlantı ve ilişkileri; dünya stratejisi ve diplomasisinin konularını ve çalışma alanlarını belirler. Dolayısıyla, devletlerin kendi ulusal ve uluslararası hedefleri istikametindeki politikalarını devam ettirebilme olanağı, özellikle kendi ulusal güçlerine istinat eder. Diğer yandan, ulusal gücün unsurları birbirleri ile yakından ilişkilidir; birindeki kuvvet veya zafiyet diğerlerini de etkiler, aralarındaki zincirleme etkinin varlığı bir gerçektir (Dinçyürek, 1996, s. 12).

Sadece güç kaynaklarına sahip olmak, ulusal gücün üstünlüğünün kesin bir ifadesi olamaz. Çünkü; ulusal gücün etkinliği, bu kaynakların rasyonel olarak yönlendirilmesi ve kullanılmasına bağlıdır. İşte bu noktada strateji biliminin gerekliliği ortaya çıkar. Ulusal gücü etkinleştirecek, koordine edecek, eşgüdümü sağlayacak olan şey, stratejidir.

2.3. Stratejinin Diğer Bilimler İle İlişkisi

Strateji bilimi, sosyal bilimlerin hemen tamamı ile doğrudan, diğer bilimlerin ise birçoğu ile dolaylı olarak ilişkilidir ve böyle de olması gereklidir. Burada strateji ile doğrudan ve çok sıkı ilişki içerisinde bulunduğu üç tanesi, özellikle jeopolitik üzerinde durulacaktır.

2.3.1. Stratejinin Jeostrateji ile İlişkisi

Jeostrateji, stratejik açıdan coğrafi unsurların incelenmesini ve stratejik sonuçlar çıkarılmasını kapsar. 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.

Coğrafya ise, doğal çevreyi ve dağılımı tanımlayan ve bireylerle toplumların doğal çevre ile ilişkilerini ve doğal çevre üzerindeki davranış ve girişimlerini inceleyen bilimdir. Coğrafyanın statik ve dinamik olarak tanımlanan iki yönü vardır. Statik yön, insanların, yaşadıkları doğal çevreyi incelemeleri, tanımaları ve tanımlamalarıdır. Elde edilen bilgilere ve sonuçlara göre davranış ve girişimlerini düzenlemeleri de dinamik yönü oluşturur. Coğrafyanın dinamik bölümü, çeşitli coğrafi değerlerin ulusal amaç ve çıkarlara uygun biçimde elde edilmesi yada kontrol altında bir duruma sokulmaları için harcanan çabalara ve yapılan uğraşlara yön vermektedir.

Jeostratejinin unsurları, konunun özelliğine göre jeopolitiğin aynıdır. Araştırma ve inceleme konusuna göre unsurlardan bir kısmına ağırlık verilebilir, bir kısmı ihmal edilebilir. Jeopolitikte ise bütün unsurları aynı derecede dikkate almak zorunluluğu vardır. Jeopolitiğin unsurları, jeostratejinin temel taşlarıdır. Özet olarak jeostratejide kullanılan unsurlar şunlardır; ülke, arazi, nüfus, sosyal, ekonomik, politik ve stratejik unsurlar. Bilim ve teknolojideki gelişmeler bu unsurların değerlendirilmesinde değişiklik yapılmasına neden olabilir (Mütercimler, 2000, s. 81-83).

2.3.2. Jeopolitik ve Strateji ile İlişkisi

Jeopolitik, coğrafyanın politikaya verdiği yön şeklindeki kelime anlamı ve bu güne kadar geçirdiği gelişmeleri, bu gelişmeler sonucu benimsenen unsurları ve sınırları dikkate alınarak şöyle açıklanabilir: Jeopolitik, dünya coğrafyasını, coğrafi yapı ve evrensel değerleri ile inceleyerek, dünya, bölge ve ülke çapında güç ve politik düzeyde hareket tarzı araştırması yapar. Jeopolitik, politika belirlenmesi amacıyla, bir ulusun, uluslar topluluğunun veya bölgenin, jeopolitiğin değişen ve değişmeyen unsurlarını dikkate alarak güç değerlendirmesini yapan, etkisi altında kaldığı o günkü dünya güç merkezlerini, bölgedeki güçleri inceleyen, değerlendiren bir bilimdir. Jeopolitik, coğrafyanın bütün türleri ve verileri ile aktifleşmesidir. Jeopolitik uzmanları tarafından yapılan açıklamaların ortak noktaları incelendiğinde, hepsinde devlet, coğrafya ve politika kavramlarının ağırlık kazandığı tespit edilmiştir (İlhan, 1989, s. 13-22). Jeopolitik terimini ilk olarak İsveçli Rudolf Kjellen 1924 yılında kullanmıştır (Atay, 1997, s. 73).

Stratejinin üç unsuru olan zaman, mekan ve kuvvet, jeopolitiğin unsurlarının da başlıklarını oluşturur. Stratejideki mekan unsuru, jeopolitiğin coğrafi (değişmeyen) unsurlarının, kuvvet unsuru ise beşeri (değişken) unsurlarının karşılığıdır. Her ikisinde de konuları, düşünceleri aktif kılan zamandır.

Jeopolitiğin coğrafi unsurları (değişmeyen unsurlar):

- Coğrafi konum (Kıtalararası ve bölge düzeyinde),
- Sınırlar ve coğrafi bütünlük,
- Saha genişliği ve sahip olunun stratejik kaynaklar,
- Coğrafi özellik (Ada devleti, kıta devleti, iç devlet, vb.)

Jeopolitiğin beşeri unsurları (değişken unsurlar):

- Sosyal değerler,
- Ekonomik değerler,
- Politik değerler,
- Askeri değerler,
- Kültür değerleri ve kültür çevresi.

Değişmeyen unsurlar tamamen coğrafya kaynaklıdır. Her birisi farklı durum gösterebilir, birisi yetersizken diğeri yeterli olabilir ve diğer coğrafi güçlerdeki yetersizlikleri önemli ölçüde kapatabilir, hatta değişken unsurlarla da bu yetersizliği tamamlayabilir. Oysa, değişken unsurlardan her birinin varlığı diğerinin varlığı için de vazgeçilmezdir. Ayrıca bütün beşeri unsurların düzeyi birbirleriyle ilgili ve birbirlerine bağımlıdır (İlhan, 1989, s. 13-22). Bütün bu açıklananlardan da anlaşılacağı üzere, strateji ile jeopolitik, çok sıkı bir bağ içerisindedir ve birbirlerinin bütünleyicisidir. Daha da ileri giderek, “birisi yoksa, diğeri de olamaz” demek, yanlış olmasa gerekir.

2.3.2.1. Jeopolitik Teoriler

Jeopolitik alanında birçok olayı açıklama amacına yönelik kurallar ve yasalar, sistemli bir şekilde düzenlenerek teoriler ortaya konmuştur. Jeopolitiğin ilgi alanının, uygulanan politikalar üzerindeki etkisinin anlaşılması için teori niteliğindeki

görüşlerin bilinmesi gereklidir. Teoriler, jeopolitik incelemelerde ve jeopolitik değerlendirmelerde de dikkate alınması gereken önemli bir etken ve önemli bir veridir. Kısaca teori olarak kabul edilen bazı görüşler şunlardır:

Kara Hakimiyeti Teorisi

İlk jeopolitik teoridir ve İngiliz Halford Mackinder (1861-1947) tarafından ortaya konmuştur. Mackinder 1918 yılında açıkladığı görüşünde; Asya, Avrupa ve Afrika'nın bütününü Dünya Adası olarak adlandırır. Batıda Volga, doğuda Sibirya, güneyde Himalayalar, kuzeyde Buz Denizi arasındaki bölgeyi kalpgah (Heartland) veya merkez bölgesi olarak kabul etmiş, daha sonra da Avrupa Rusyası'nın tamamını merkez bölgesine dahil etmiştir. Kara Hakimiyeti Teorisi, "Doğu Avrupa'ya hakim olan merkez bölgesini kontrol eder; merkez bölgesine hakim olan Dünya Adası'nı kontrol eder; Dünya Adası'na hakim olan Dünya'yı kontrol eder" şeklinde özetlenebilir.

Mackinder, merkez bölgesi çevresinde, bir iç kenar ay (Almanya, Avusturya, Balkanlar, Türkiye, Hindistan ve Çin) ile dış kenar ay (İngiltere, Afrika, Avusturalya, Japonya, ABD) bulunduğu görüşündedir. Bu görüşler birçok jeopolitikçi tarafından benimsenmiş, desteklenmiş, yeni ve karşı görüşler ortaya atılmasına sebep olmuş ve uygulanan politikalarda etkisi görülmüştür (İlhan, 1989, s. 25-27).

Dünya güç merkezlerinin politikalarında etkili olan teorilere bir örnek; İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemde, ABD'nin Sovyetler Birliği (SB)'ne karşı uygulamaya başladığı "çevreleme stratejisi"nin temelinde, "merkez bölgesi"ni elinde bulunduran SB'nin "dünya adası"na hakim olmasını önleme çabasının yattığı söylenebilir (Atay, 1997, s. 100).

Deniz Hakimiyeti Teorisi

ABD'li Amiral Alfred Mahan'ın (1840-1914) görüşlerinden çıkarılan bir değerlendirmedir. Mahan, deniz hakimiyetinin, dünya hakimiyetinin anahtarı olduğu görüşündedir. "Deniz Kuvvetlerinin Tarihe Etkisi" adlı kitabı ABD, İngiltere, Almanya, Rusya ve Japonya'nın politikalarında etkili olmuştur. Teoriye göre; "denizlere hakim olan dünyaya hakim olur".

Mahan'ın "Deniz Hakimiyeti Kuramı"nı bilmeden, İngilizler'in, Dünya boğaz ve geçitlerini ele geçirmek için vermiş oldukları mücadeleyi anlamak mümkün değildir (Atay, 1997, s. 68).

Kenar Kuşak Teorisi

Teori, ABD'li uluslararası ilişkiler profesörü Nicholas J. Spykman'ındır (1893-1943). Mackinder'in teorilerinin karşısında tutarlı bir seçenek oluşturan görüşleri "kenar kuşak teorisi" olarak bilinir. Spykman, Dünya Adası'na hakimiyeti, merkez bölgesini çeviren, kaynak ve imkanları daha geniş olan kenar kuşağa hakimiyet ile mümkün görür. Bu kuşak; Avrupa, Türkiye, Irak, İran, Pakistan, Afganistan, Hindistan, Çin, Kore ve Doğu Sibirya'dır. Mackinder ile aynı coğrafi değerlendirmeyi kullanır. Ancak, birisi merkezden dışa, diğeri dıştan merkeze gelişmeyi mümkün görür. Spykman, diğer coğrafi faktörleri de önemle dikkate almıştır (İlhan, 1989, s. 25-27).

1947'den sonra Türkiye ve Yunanistan'ı desteklemeye yönelik "Truman Doktrini"nin yürürlüğe girmesinin, NATO, CENTO, SEATO gibi organizasyonların kurulmasının asıl nedeni; kenar kuşağını, merkez bölgesi karşısında bütünleştirmek amacıdır (Atay, 1997, s. 102).

Jeostratejik ve Jeopolitik Alanlar Teorisi

Son yılların en önemli sentezlerinden birini oluşturan bu teori, ABD'li Saul B. Cohen tarafından, 1963'de yayınladığı "Bölünmüş Bir Dünyada Coğrafya ve Politika" adlı kitapta ileri sürülmüştür.

Cohen'e göre dünya dört jeostratejik grupta toplanan dokuz jeopolitik bölgeye ayrılmıştır. Bu teori, bazı düzeltmelerle çağdaş görüşe temel oluşturabilir ve özellikle uluslararası çerçevede gücün hala hak ve adaletin önünde gittiği günümüzün dünyasının güç merkezlerinin gerçekçi bir görünümünü yansıtabilir. Özellikle jeostratejik alanlar arasında, "kilit ve tampon" olarak değerlendirdiği bölgeler, büyük güç merkezlerinin yayılma ve yayılmaya karşı koyma hareketlerinden birinci önemi taşımakta (Ortadoğu ve Güneydoğu Asya) ve buralarda bulunan ülkelerin pek çoğunda silahlar yıllardır susmamaktadır (Atay, 1997, s. 106).

2.3.3. Tarih ve Strateji

Bu bölümde tarih ve strateji arasındaki ilişkinin önemi ve özellikle, devletin stratejilerini belirleme sürecinde tarihin ve tarih biliminin gerekliliği üzerinde durulacaktır. Ancak peşinen belirtmek gerekir ki; bahsedilen tarihten amaç, saptırılmamış, doğru tarih bilgisidir. Atatürk'ün de dediği gibi; "tarih yazmak tarih yapmak kadar önemlidir. Yazan yapana sadık kalmazsa, değişmeyen gerçek, insanlığı şaşırtacak bir mahiyet alır."

Yakın zamana kadar tarih bilgisi, olayları zaman içinde kronolojik olarak açıklamak ve bu olaylardan belirli dersler çıkarmak anlayışı içinde ele alınıyordu. Fakat son yıllarda tarih; olaylar arasındaki neden-sonuç ilişkilerini bulup çıkarmaya, gelişmeleri ve değişmeleri bu çerçeve içinde açıklamaya yönelmiştir. Bugün artık tarihçiler, "ne oldu?" sorusuna değil, "niçin oldu?" sorusuna yanıt aramaya çalışmaktadır.

Öte yandan geçmişe ilişkin olarak yapılan açıklamalar, getirilen yorumlar bugüne ışık tutmaktadır. Geçmişi anladığımız ölçüde bugünü anlayabiliriz. Böylece, tarih ve tarihçilik, bugünün toplumu ve onun bakış açılarıyla, dünün toplumu arasındaki karşılıklı etkileşim süreci içinde gelişiyor, değişiyor (Mütercimler, 2000, s. 141). Bu arada, tarihçilerin, politikacıların özellikle stratejlerin dikkat etmesi gereken en önemli nokta, tarihi olayları yada kesitleri incelerken, kendi içinde bulundukları zamandan yada konumdan değil de, tüm yönleri ile incelenmekte olan kesitten bakmaları gerekir. Başka bir ifade ile, bugünün değer ve yargılarından kendilerini arındırmaları gerekmektedir. Aksi halde, bugün için rahatlıkla görülebilen başarılar, küçümsenebilir yada küçük hatalar fazlasıyla abartılabilir. Tam aksi de mümkündür.

Unutmamak gerekir ki; "yarının stratejisi, mutlaka dünden alınan dersler üzerine inşa edilmelidir" (Baldwin, 1978, s. 9). Ancak yaygın olarak kullanılan "tarih tekerrürden ibarettir" deyişi hatalıdır. Çünkü, olayların aynen tekrarlanması mümkün değildir, ancak benzer olayların yaşanması mümkündür. Benzer olayların sonuçları ise çoğunlukla benzer sonuçlar doğursa da bazen farklı sonuçlar doğurabilmektedir.

Stratejlere düşen görev; tarihi her yönü (toplumsal, teknolojik, politik, askeri, vb.) ile incelemek ve özümsemek, sonuçlarını bilmek, daha sonra geçmişin benzer olaylarına ait neden-sonuç ilişkilerini yerli yerine oturtmak, bir kısım dersler çıkarmak, bunları (geçmişe birebir bağlı kalmaksızın) bugünün şartlarıyla sorgulayarak, bu sırada geleceği de kurgulayıp geleceğe dair stratejiler üretmektir.

Sonuç olarak; tarihe dayanmayan bir strateji, olsa olsa gelecek için bir temenni niteliği taşır.

3. NEDEN BOĞAZLAR?

3.1. Türkiye'nin Coğrafi Konumu ve Jeopolitik Önemi

Türkiye, iki kıta üzerinde toprağı olan üç ülkeden birisidir (diğerleri; Rusya ve Mısır). Ayrıca Türkiye, dünyanın en büyük kara parçası olan Asya, Avrupa ve Afrika'nın, jeopolitik terim ile dünya adasının birleşme noktası üzerinde, menteşesi durumundadır. Türkiye, bu menteşe üzerine vurulan kilit, aynı zamanda anahtarı değerindedir (İlhan, 1989, s. 56). Diğer yandan, dünya petrol rezervlerinin çoğunu barındıran; Kafkasya, İran, Mezopotamya ve Arap yarımadası havzalarıyla bitişik; farklı siyasi ideolojilerin, farklı din ve kültürlerin, farklı ekonomik ve sosyal yapıların çevresinde biriktiği; doğudan bakıldığında Avrupa'nın, batıdan bakıldığında Arap-İslam Yakın Doğu'sunun çeşitli motiflerini bünyesinde meczeden jeostratejik bir köprü durumundadır. Türkiye, hem bitişik bulunduğu bölge ve havzalardaki gelişmelerin yönlendirilmesine ve denetlenmesine müessir olma imkanlarına sahip; hem de bu bölge ve havzalardan gelebilecek ters yönde çeşitli tazyiklere karşı direnme gücünün idamesi zorunluluğuyla karşı karşıyadır. Kuzeydeki, Rusya güç merkezinin yaygınlaşma siyasetleri izlemediği dönemlerde manevra alanı büyümekte, aksi durumda hareket marjı daralmakta ve bölge dışı güç odakları ile savunma tertiplerine girme ihtiyacı duymaktadır (Türksam, 1997, s. 36). Bu hassas konumu ile Türkiye; Akdeniz ve Ortadoğu'nun doğu-batı ve kuzey-güney asli mihverleri üzerinde bir köprü özelliğini de taşımaktadır. Diğer bir ifade ile dünya güç merkezlerinin her türlü çatışmasında kullanacakları mihverler Türkiye'den geçmektedir (Kumkale, 1995, s. 153-154).

Türkiye coğrafyası tarih boyunca aynı etkiyi göstermiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nun güçlü dönemlerinde batı gücünün doğu ile ilişkisi kesilmişti. Ayrıca Türkler, Selçuklular'dan itibaren Hıristiyanlık ve Musevilik tarafından mukaddes kabul edilen toprakların da yönetimini ele geçirmişlerdi. Bu sebeplerle Türkler'e karşı asırlar süren ve birçok düşünüre göre bitmemiş olan Haçlı Seferleri dönemi başlamıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun gerileme döneminin başlamasından, bir başka ifadeyle Viyana kuşatmasından sonra ancak Doğu ülkelerinin Avrupalılar tarafından etkili olarak sömürgeleştirilmesi gerçekleştirilebilmiştir. Batı gücü, Osmanlı İmparatorluğu'nun gerilemesi ölçüsünde, doğu ülkeleri üzerinde egemenlik kurmaya başlayabilmişlerdir. Akdeniz egemenliğinin Türkler'in elinden çıkması,

Hint Okyanusu'nda Portekizliler'in Türkler'e karşı deniz muharebelerini kazanmaları, doğu ülkelerinin kaderini batı emperyalizmine ve zulmüne açmıştır. Batılılar Türkler'i başlangıçta bir tehlike olarak görmüş, sonra doğuya yönelik olan gelişmelerine karşı bir engel olarak değerlendirmişlerdir. Batılılar Kuzey Afrika'daki ve Asya'daki sömürgeciliklerine Türkler'in yenilgileri ile başlayabilmiş, sömürgelerin sömürge olmaktan kurtulmaları da yine Türkler'in savaş başarısı ve öncülüğü ile, Türk Kurtuluş hareketi ile mümkün olabilmiştir. Viyana'dan dönüş, Sakarya'da geri çevrilmiştir. Bu noktada değişen Türk Milleti'nin kaderi ile birlikte doğunun mazlum milletlerinin kaderidir (İlhan, 1989, s. 57-58). Bu örnekleri çoğaltmak mümkündür.

Son birkaç yüzyılda, dünya hakimiyetini amaçlayan devletler hep jeopolitik kuramlardan etkilenmişler ve bu amaçla büyük savaşların çıkmasına neden olmuşlardır. Türkiye toprakları ise bu savaşlarda ya hedefe giden mihver üzerinde yada hedefte yer almıştır. İnsanlık tarihinde onarılmaz yaralar açan bu savaşlara sebep olan jeopolitik teorilerde Türkiye'nin konumu:

- Mackinder'in Kara Hakimiyeti teorisinde Türkiye, "İç Hilal"de yer almaktadır.

- Spykman'ın Kenar Kuşak teorisinde Türkiye, merkez bölgesini çevreleyen "dış kuşak"ta yer almaktadır.

- Mahan'ın Deniz Hakimiyeti teorisine göre; dünya hakimiyeti için belli başlı suyollarına hakim olmak ya da bu suyollarını kontrol altında bulundurmak gerekmektedir. Türk Boğazları da bu suyollarından birisidir.

- Jeostratejik ve Jeopolitik alanlar teorisinin sahibi olan Cohen'e göre dünya dört jeostratejik grupta toplanan dokuz jeopolitik bölgeye ayrılmıştır. Bu teoriye göre ise Türkiye, "tampon ve kilit bölgeler" içinde yer almaktadır.

Genel hatlarıyla üzerinde durduğumuz açıklamalardan şu sonuca varabiliriz: Üzerinde bulunduğu coğrafyanın Türkiye'ye dikte ettiği gerçek; dünyada yada bu bölgede etkin güç olmak isteyen devletler için, Türkiye her zaman birlikte hareket edilmesi gereken bir müttefik yada kontrol altında bulundurulması gereken bir ülkedir veya Türkiye bir dünya gücü, en azından bölgesel bir güç olmak istiyorsa,

kendi jeostratejik konumunun farkında olarak, bunu kendi iradesi dahilinde ve kendi çıkarlarına, dolayısıyla ulusal hedeflerine hizmet edecek doğrultuda kullanmalıdır. Diğer bir ifade ile, sahip olduğu coğrafya; Türkiye eğer güçlü bir devlet ise stratejik bir avantaj, eğer zayıf bir devlet ise stratejik bir zaaftır.

3.2. Türk Boğazları'nın Konumu ve Jeopolitik Önemi

Türk Boğazları'nın jeopolitik ve stratejik önemini anlatmak için, özellikle Batı'dan bakıldığında Türkiye ile Boğazlar'ın konumunun özdeşleşmiş olduğunu açıklamakta fayda vardır. Batı dünyasında konu ne olursa olsun Türkiye'den bahsedildiği zaman çoğunlukla "Boğazlar'daki Ülke" (Parsons, 2001, s. 1), "Boğaz Ülkesi" gibi tanımlamalar yapılmaktadır. Bu da gösteriyor ki; Boğazlar, Türkiye'nin en önemli stratejik bölgesidir.

3.2.1. Türk Boğazları'nın Konumu

Uluslararası düzenlemelerde ve dünyaca kabul görmüş haliyle Türk Boğazları olarak bilinen, Türkler'in ise Boğazlar olarak adlandırdığı bölge; "İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nden gemilerin geçiş alanı ile bu alanı çevreleyen kıyı şeridir[*]" (Tüzük-98, mad. 2/b). Bu suyolu, kuzeyinde bulunan ve kapalı bir deniz olan Karadeniz'i Akdeniz'e, dolayısıyla açık denizlere bağlayan tek suyoludur.

Türk Boğazlar Bölgesi'nin uzunluğu; İstanbul Boğazı kuzey girişinden, Çanakkale Boğazı'nın güney çıkışına kadar toplam 325 km dir (Cerit, 1999, s. 1). Bunlardan, uzunluğu 31 km olan İstanbul Boğazı'nın genişliği; ortalama 1.500 m olup bu mesafe Kandilli ile Rumelihisarı arasında 700 m'ye düşmekte, 70 km uzunluğa sahip Çanakkale Boğazı'nın genişliği ise 1.300 ile 2.000 m arasında değişmektedir (Başyurt, 1998, s. 16). Bu haliyle her iki Boğaz da dünyanın en dar doğal suyolu olma özelliğini göstermektedir. Marmara Denizi ise 11.350 km² lik bir Türk içdenizidir. Ancak her iki boğazın arasında kalması nedeniyle uluslararası deniz ulaşımında katedilmesi zorunlu bir deniz olduğundan, içsular rejimine tabi olmakla birlikte, bu değerlendirme ulaşım dışında kalan konularda önem kazanır (Caşın, Marmara Denizi, 2000, s. 3). Gemiler için intikal rotaları üzerinden, İstanbul

[*]Bu tanımın eleştirisi için bölüm 5.6.2.2.'ye bakınız

Boğazı'nın çıkışından Çanakkale Boğazı girişine kadar olan mesafe 109 mil, Çanakkale Boğazı'ndan İstanbul Boğazı'na kadar olan mesafe ise 111,7 mildir.

Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB)'nin dağılmasıyla Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin sayısı Türkiye ile birlikte altıya çıkmıştır (Bulgaristan, Romanya, Ukrayna, Rusya Federasyonu ve Gürcistan). Bunlardan Rusya Federasyonu (RF) hariç olmak üzere tamamının deniz yolu ile tek çıkışı Türk Boğazları'dır. RF'nun ise en az üçte bir deniz trafiği Boğazlar'ı kullanmak zorundadır. Öte yandan Karadeniz'e kıyısı olmamakla birlikte, deniz yolu ile dünyaya açılmaları ancak Boğazlar'dan mümkün olan diğer yeni devletler ile Tuna Nehri'ni kullanan Orta Avrupa devletleri de eklenince bu sayı yaklaşık on beşe ulaşmaktadır.

Bütünüyle Türkiye'nin sınırları içerisinde yer alan Boğazlar'ın kıyı şeridinde yaşayan nüfus 15 milyondur. Bu nüfus Avrupa'daki pek çok devletin nüfusundan daha fazladır. Boğazlar Bölgesi'nin emniyeti söz konusu olduğunda, bu nüfusun öncelikli olarak dikkate alınması gereği, bunun özellikle belirtilmesini zorunlu kılmaktadır.

3.2.2. Türk Boğazları'nın Jeopolitik ve Jeostratejik Önemi

Bir coğrafi bölgeye stratejik önemini veren; elde bulunduran için önemli olmasından çok, başka uluslararası güçler için taşıdığı önemdir. Başka bir ifade ile bir coğrafyaya sahip olmak yada kontrol altında bulundurmak isteyen güçler ne kadar fazla ise o coğrafya o kadar stratejik öneme sahiptir denilebilir. Buradan hareketle; Türkiye için, Türk Boğazları'nın jeostratejik açıdan önemli olmasının sebebi; ulusal düzeyde sahip olduğu değerden çok, Doğu Akdeniz, Orta Doğu, Balkanlar, Karadeniz havzası ve Kafkasya'da etkin olmak isteyen güçler için atfettiği önemden kaynaklanmaktadır. Bu sayılan bölgelerde etkin roller üstlenmek isteyen güçler ve Boğazları kullanmak zorunda olan devletler açısından tek tek ele almak gerekecektir.

3.2.2.1. Yunanistan Açısından Türk Boğazları'nın Önemi

Bağımsızlıklarını kazanmadan önce açıkladıkları ve bugün için de geçerliliğini korumakta olan Megali İdea, Yunanlılar (Rumlar)'ın tarihsel ulusal hedeflerini

oluşturmaktadır ve bugüne kadar hiçbir Yunanlı yönetici tarafından da yalanlanmamış yada aksi ileri sürülmemiştir. Birçok ara hedeften oluşan Megali İdea'nın nihai hedefi; Doğu Roma İmparatorluğu'nun yeniden kurulmasıdır. Bu ara hedeflerin tamamı, geçmişte Osmanlı İmparatorluğu, bugün ise Türkiye aleyhine olarak genişlemeyi kapsamakta olup, birçoğu gerçekleştirilmiştir. Bugüne kadar gerçekleştirilemeyen hedeflerin tamamı ise Türk topraklarının işgali ile ilgili olup, İmparatorluğun kurulmasından önceki son hedef ise İstanbul ve Boğazlardır. Dolayısıyla Boğazlar, Yunanistan için ulusal hedeftir ve Yunanlılar ulusal çıkarlarının Boğazlar'a sahip olmayı gerektirdiğini düşünmektedirler. Bu bağlamda, en azından orta vadede, Türkiye'nin Avrupa Birliği (AB)'ne girmesini engellemeyecek bir tutum içinde olmalarını yada Kıbrıs sorununda en küçük bir taviz vereceklerini düşünmek pek gerçekçi olmayacaktır. Taviz vermeleri, ancak ve ancak karşılığında daha fazla bir fayda sağlamaları ile mümkün olacaktır.

Öte yandan denizcilikte ileri seviyede olan Yunanistan ve Kıbrıs Rum Kesimi'nin kendi bayraklarını taşıyan gemiler Boğazları en fazla kullanan grupta yer almaktadır; her ikisi birlikte yıllık 2000'i aşmakta olup, Boğazlardan geçiş yapan gemilerin toplamının % 7'si civarındadır (Çizelge 3.1. ve 3.2.).

Çizelge 3.1.: İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan gemilerin ülkelere göre dağılımı (Deniz Ticaret Odası, Sektör Raporu, 1997)

İSTANBUL BOĞAZI'NDAN GEÇİŞ YAPAN GEMİLERİN ÜLKELERE GÖRE DAĞILIMI												
					GEMİ BOYU				TONAJ			
ÜLKELER	TOPLAM GEÇEN GEMİ	%	UĞRAKSIZ GEÇEN GEMİ	%	150 M. DEN KÜÇÜK	%	150 M. DEN BÜYÜK	%	500 GT DAN KÜÇÜK	%	500 GT DAN BÜYÜK	%
RUSYA	7.851	16	4.445	57	7.451	95	400	5	125	2	7.726	98
UKRAYNA	5.729	11	3.107	54	5.965	94	964	6	161	3	5.568	97
ROMANYA	940	2	825	88	765	81	175	19	7	1	933	99
BULGARİSTAN	1.032	2	771	75	822	80	210	20	40	4	992	96
YUNANİSTAN	1.055	2	796	75	411	39	644	61	41	4	1.014	96
G. KIBRIS	969	2	942	98	451	47	512	53	9	1	960	99
SURİYE	1.993	4	1.057	55	1.988	100	5	-	57	3	1.936	97
HONDURAS	966	2	867	91	910	96	56	4	166	17	700	83
LÜBNAN	690	1	577	84	663	96	27	4	96	5	654	95
MALTA	3.181	6	2.323	75	1.869	59	1.012	41	27	1	3.154	99
DİĞER ÜLK.	6.685	13	4.459	67	4.559	66	2.286	34	112	2	6.573	98
TÜRKİYE	18.879	38	2.792	15	17.614	93	1.265	7	4.541	24	14.338	76
TOPLAM	49.952	100	23.561	48	42.716	86	7.236	14	5.316	11	44.696	89

Çizelge 3.2.: Çanakkale Boğazı'ndan geçiş yapan gemilerin ülkelere göre dağılımı (Deniz Ticaret Odası, Sektör Raporu, 1997)

ÇANAKKALE BOĞAZI'NDAN GEÇİŞ YAPAN GEMİLERİN ÜLKELERE GÖRE DAĞILIMI												
					GEMİ BOYU				TONAJ			
ÜLKELER	TOPLAM GEÇEN GEMİ	%	UĞRAKSIZ GEÇEN GEMİ	%	150 M. DEN KÜÇÜK	%	150 M. DEN BÜYÜK	%	500 GT DAN KÜÇÜK	%	500 GT DAN BÜYÜK	%
RUSYA	4.717	13	4.272	91	4.286	91	431	9	90	2	4.627	98
UKRAYNA	3.491	10	2.999	86	3.137	90	354	10	45	1	3.446	99
ROMANYA	2.951	8	2.327	79	1.573	53	1.378	47	4	-	2.947	100
BULGARİSTAN	1.986	5	1.902	96	1.984	100	2	-	86	4	1.900	96
YUNANİSTAN	1.295	4	750	58	543	42	752	58	22	2	1.273	98
G. KIBRIS	1.173	3	627	53	645	55	528	45	14	1	1.159	99
SURİYE	931	3	911	98	444	48	487	52	1	-	930	100
HONDURAS	802	2	717	89	757	94	45	6	123	15	679	85
LÜBNAN	733	2	665	91	569	78	164	22	5	-	728	100
MALTA	711	2	507	71	656	92	55	8	27	4	684	96
DİĞER ÜLK.	9.103	25	5.661	62	6.561	72	2.542	28	248	3	8.855	97
TÜRKİYE	8.305	23	2.723	33	6.739	81	1.566	19	744	9	7.561	91
TOPLAM	36.198	100	24.061	66	27.894	77	8.304	23	1.409	4	34.789	96

Bu nedenledir ki; Boğazlar'da Türkiye'nin lehine yapılan yada yapılacak olan her düzenlemenin karşısında yer alacaklar ve hayata geçirilmemesi için her türlü çareye başvurmaktan geri kalmayacaklardır. Öyle ise Boğazlar, Yunanistan'ın ulusal stratejisinde hayati seviyede yer tutmaktadır.

Tekrar hatırlanmalı ki; ulusların dostları veya düşmanları yoktur, çıkarları vardır. Yunanistan bu gerçekliğin her zaman farkında olmuş ve uygulamıştır.

3.2.2.2. Bulgaristan Açısından Türk Boğazları'nın Önemi

Yunanistan gibi, Osmanlı İmparatorluğu'ndan bağımsızlığını kazanan Bulgaristan'ın da tarihten gelen husumetle karışık bir Türk korkusu vardır. Bunun başka bir sebebi de nüfusunun dörtte birinden fazlasının Türk olmasıdır. Ayrıca yıllarca Türkiye ve Bulgaristan'ın farklı bloklarda yer almasının da bu husumette payı vardır. 1980'li yılların sonuna kadar sosyalist sistemin elverdiği kapalılıktan da faydalanarak Türk nüfusa planlı bir şekilde uygulanan asimilasyon, bu yıllarda hat safhaya varmış ve 300 binden fazla Türk, Türkiye'ye göç etmek zorunda kalmıştır. SSCB'nin dağılması ve Varşova Paktı'nın çökmesi sonucunda Bulgaristan da demokrasiye geçmiş ve Türkiye ile ilişkileri normalleşme sürecine girmiştir.

Bulgaristan'ın da, Trakya ve Boğazlar üzerinde, Yunanistan kadar yoğun olmasa da tarihten gelen özlemleri vardır. Bugün için, Boğazlar'dan geçen gemilerin % 5'ini (yaklaşık 2000 gemi) Bulgaristan bayraklı gemilerin oluşturduğu (Çizelge 3.1. ve 3.2.) hatırlatılacak olursa; Türk Boğazları'nın ekonomik olarak da bu ülke için ne kadar önemli olduğu kolayca anlaşılacaktır.

Montreux'ye taraf olan Bulgaristan'ın, kısa ve orta vadede Boğazlar konusunda herhangi bir tehdit oluşturabileceği mümkün görülmemekle birlikte, diğer Karadeniz ülkeleri gibi, mevcut geçiş rejiminin kendi ulusal çıkarları doğrultusunda değiştirilmesi söz konusu olduğunda RF ile birlikte hareket edeceği değerlendirilmektedir.

3.2.2.3. Romanya Açısından Türk Boğazları'nın Önemi

Montreux Sözleşmesi'ne taraf devletlerden olan Romanya'nın Türkiye ile ilişkileri hemen her zaman normal seyretmiştir. Hatta, 1990'lı yılların başında komünizmin çöküşünün ardından ikili ticari ilişkilerde bir yoğunluk yaşanmaya başlanmış ve bu kapsamda karşılıklı ro-ro seferleri yapılmaya başlamıştır.

Tuna Nehri'nden yapılan suyolu ulaşımı hariç tutulursa, Romanya'nın da diğer Karadeniz devletleri gibi dünyaya açılmak için tek deniz ulaşımı Boğazlar'dan geçmektedir. Dolayısıyla, ekonomi ağırlıklı ulusal çıkarları çakışmadığı sürece Romanya'nın, Boğazlar konusunda Türkiye'nin karşısında olmayacağı değerlendirilebilir.

3.2.2.4. Ukrayna Açısından Türk Boğazları'nın Önemi

Türkiye ve RF'dan sonra Boğazları en fazla kullanan devlet olan Ukrayna, bir Karadeniz ülkesi olmakla birlikte, Montreux Sözleşmesi imzalandığında SSCB'nin bir üyesi olduğundan artık bu sözleşmeye taraf değildir. SSCB'nin dağılmasıyla bu devletin Karadeniz'de bulunan donanmasını RF ile bölüşmüş, büyük bir deniz gücü haline gelmiştir. Fakat ekonomik sıkıntıları nedeni ile bu gücü en azından yakın gelecekte etkin olarak kullanması mümkün değildir. Hatta, son olarak, Sovyetler Birliği döneminde yapımına başlanıp tamamlanamayan bir uçak gemisini 20 milyon dolar karşılığı Çin'e satan Ukrayna, Ocak 2001'de, bu geminin Boğazlar'dan geçirilmek istenmesi ile Türkiye, ABD ve Çin arasında sürtüşmeye neden olmuştur.

Karadeniz'deki münhasır ekonomik bölgesini oldukça verimli kullanmaya çalışan Ukrayna özellikle balıkçılığa önem vermektedir. Diğer Karadeniz ülkeleri gibi Ukrayna da uluslararası denizlere açılmak için Boğazları kullanmak zorundadır ve Türkiye ile Rusya'dan sonra Boğazlar'ı yaklaşık % 10 (3.500-6.000 geçiş) oranla en çok kullanan devlettir (Çizelge 3.1. ve 3.2.).

Montreux'ye taraf olmayan Ukrayna'nın, kısa ve orta vadede Boğazlar konusunda herhangi bir tehdit oluşturabileceği mümkün görülmemekle birlikte, diğer Karadeniz ülkeleri gibi, mevcut geçiş rejiminin kendi ulusal çıkarları doğrultusunda değiştirilmesi söz konusu olduğunda RF'nun yanında hareket edebileceğinden başka, bu suyolu üzerinde söz sahibi olabilmek için çeşitli zorlamalara girebileceğinin de göz ardı edilmemesi gerektiği değerlendirilmektedir.

3.2.2.5. Rusya Federasyonu Açısından Türk Boğazları'nın Önemi

Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin, başta RF olmak üzere "sıcak denizlere inme" idealini, dün olduğu gibi bugün de Türk Boğazları engellemektedir. Ele geçirilmesi ve elde tutulması askeri açıdan oldukça zor olan Boğazlar'ın kontrolünün Türkiye'de bulunması ile Karadeniz devletlerinin donanmaları buraya hapsolmaktadır. Ekonomilerini bu boğazlardan gelen ticari gemi trafiğine bağlayan ülkeler için de önemli bir handikap teşkil etmektedir (Kumkale, 1995, s. 155).

Boğazlar'ın son beş yüzyıllık tarihi, deyim yerinde ise; Türk-Rus ilişkilerinin de tarihidir. Ruslar'ın Boğazlar'a karşı olan ilgi ve taleplerinin arttığı dönemlerde ilişkiler gerilme noktasına kadar dayanmış, hatta savaşlar gündeme gelmiş, diğer zamanlar da ise ilişkiler normal seyirde sürmüştür.

31 Aralık 1492 tarihinde Kırım Hanı'nın aracılığı ile Osmanlı Padişahı II. Beyazıt'ın, Moskova Büyük Knezi III. İvan'la mektup teatisi şeklinde yapılan andlaşma ile başladığı kabul edilen Türk-Rus ilişkilerine (Kumkale, 1995, s. 19) Boğazlar konusunda asıl damgasını vuran gelişme; 1689'da Çar olan ve 1724'te ölen I. Petro'nun (Deli-Büyük) haleflerine bıraktığı kabul edilen ünlü vasiyetnamesidir. Çar Petro'ya kadar dini içerikte olan İstanbul ve Boğazlar'ın ele geçirilmesi düşüncesi, Petro'dan sonra Boğazlar'ı ele geçirerek sıcak denizlere inmek kimliğine bürünmüş ve ulusal hedef boyutuna ulaşmıştır.

Çar Deli Petro Rus dış siyasetine İsveç, Leh ve Türk meselelerinin Rusya'nın tam istediği bir tarzda çözümünü öngören bir istikamet vermişti. Petro, İsveç ve Leh meselelerini kısmen halletti fakat Karadeniz'e ulaşamadı ve dolayısıyla da Türk meselesini çözemedi. Türk meselesinin hallini ise vasiyetnamesi ile haleflerine bırakmıştır (Kurat, 1990, s.22). Bu vasiyetnamenin birçok maddesi Türk toprakları ile ilgili olup, bugünkü Türkiye için özeti şöyledir: "Rusya'nın hayat sahası ancak sıcak denizlere hakim olmaktan geçer ve bu denizlere ulaşan yolları kontrol eden Türkler alt edilmeli veya zayıf halde tutulmalıdır"(Kumkale, 1995, s. B-4).

Varolduğu kabul edilen bu vasiyetnamenin önemi; Çar Deli Petro'dan beri üç yüzyıldır süregelen Rus politikalarının hep bu yönde olduğudur. Rusya; Balkanlar, Karadeniz havzası ve Kafkasya'da hep Osmanlı İmparatorluğu aleyhine olarak genişlemiş, hatta 1878 şubatında II. Katarina zamanında Rus orduları İstanbul surlarına kadar gelmiştir.

Jeopolitik kuramlar kapsamında incelendiğinde, Rusya, merkez bölgesinin büyük kısmına hakim ve bir kısmını da kontrol altında bulunduran geniş coğrafyaya sahip bir kara devletidir. Bu büyük kara devleti kuzeyden denizlere ulaşabilmesine rağmen, güneyden sadece Karadeniz'e ulaşabilmiştir. En güçlü olduğu dönemlerde (1945-1990) bile Akdeniz ve Ortadoğu bölgesine deniz yoluyla ulaşabilmesi için Türk Boğazları'nı kullanmak, dolayısıyla Türkiye'nin iznine tabi olmak zorunda kalmıştır. Bu da, Rusya'nın her zaman için en hassas tarafı olmuştur.

Bugün için bu hassasiyet daha da fazladır. Zengin doğal kaynaklara sahip Rusya, yıllar yılı bu kaynaklardan ve özellikle İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra siyasi/askeri iki kutba ayrılan dünyada, kendi güdümünde olan ülkelere sattığı silahlarla, daha doğrusu silah teknolojisine dayanan ekonomi ile ayakta durabilmiştir. Oysa günümüzde, her ne kadar nükleer güce sahip olmasına ve dağılmış olan eski SSCB'ni, Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) adı altında bütünleştirmeye gayret etmesine rağmen, artık hemen her alanda teknolojik olarak geri kalmışlığı ortadadır. Dolayısıyla en önemli ekonomik geliri doğal kaynaklarına dayanmaktadır. Bu kaynakların, dünya pazarlarına ulaştırılabilmesi için kullanacağı ana güzergah ise Türk Boğazları'ndan geçmektedir. Rus ekonomisinin, başka bir deyişle RF'nun ekonomik olarak eski gücüne kavuşabilmesi ve hatta bugünkü seviyesini

sürdürebilmesi bu kaynakları pazarlayabilmesine bağlıdır. Unutmamak gerekir ki; batının yapmakta olduğu ekonomik yardımların da bir sınırı olacaktır. Öyle ise Türk Boğazları, RF için neredeyse tarihinin hiçbir döneminde olmadığı kadar beka derecesinde, özellikle suyolu olarak stratejik öneme sahip bir bölgedir.

3.2.2.6. Gürcistan Açısından Türk Boğazları'nın Önemi

Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra Ukrayna gibi, Montreux'ye taraf olma hali son bulan Gürcistan, Boğazları en az kullanan Karadeniz devletidir. Bu devlet, Sovyet döneminin böl-yönet stratejisinden fazlasıyla nasibini almış ve küçük bir coğrafyaya sahip olmasına rağmen, bir kaç özerk bölge ve cumhuriyetten oluşmaktadır. Bugün için BDT'na üye olmasına rağmen, gerek tarihsel, gerek kültürel ve gerekse ekonomik olarak Türkiye ile ilişkileri her geçen gün daha da artmaktadır. Gürcistan aynı zamanda, karadan da Türkiye'nin komşusudur ve aradaki sınır, Büyük Millet Meclisi Hükümeti'nin yaptığı ilk andlaşmalardan olan ve Sovyet Rusya'sı ile yapılan Moskova Andlaşması (16 Mart 1921) ile çizilmiştir.

En azından yakın ve orta vadede, Boğazlar konusunda yapılacak herhangi bir düzenlemede Gürcistan'ın tarafsız kalacağı değerlendirilmelidir.

3.2.2.7. Kafkasya ve Orta Asya Türk Devletleri Açısından Türk Boğazları'nın Önemi

Bugün için Boğazlar konusunda Türkiye'nin belki de en önemli ikilemi Türk Cumhuriyetleri ile ilgilidir. SSCB'nin dağılması ile 1990'dan itibaren birer birer bağımsızlıklarını ilan eden bu ülkeler özellikle ekonomik kalkınmayı sağlamak için zengin doğal kaynaklarını (petrol ve doğal gaz) dünya pazarlarına ulaştırmak zorundadırlar. Türkiye ile tarihsel, kültürel ve psikolojik olarak bağlarının kimi stratejler tarafından kardeşlik seviyesinde olduğu ifade edilse de, bir çoğunda Rus nüfus, en fazla azınlık nüfusu olup, 70 yıllık Sovyet yönetiminin de etkisiyle hala yönetimlerinin Rusya etkisinde olduğu söylenebilir. Aynı zamanda BDT üyesi olan bu devletler klasik anlamda geri kalmış olarak değerlendirilemez. Kalkınma düzeyi bazı alanlarda batı dünyasından çok farklı ve batı anlayışına göre geri olmakla beraber, bir çok alanda oldukça ileri düzeydedir. Okuma yazma oranı yüksek, disiplinli, sanayi alışkanlığı olan, mesken ve altyapı konusunda belli bir düzeyde ileri

olan toplumlardır. Ancak yıllarca Sovyet yönetiminde kalmanın etkisi ile demokrasi kültürü, devlet yapısı, ordu ve teşkilatlanma konularında eksikleri vardır. Kısaca bu devletler için istikrar ve refaha giden yolda doğal kaynaklar en önemli köprüdür.

Bölgeden çıkartılan doğal kaynakların ulaştırılması için, Rusya'nın içlerine kadar önceden yapılmış demiryolları ve boru hatlarının yanında, Karadeniz kıyılarına da planlanan yeni hatlar bu toplumlar için hayati derecede önem arz etmektedir. Bu durumda ise, Boğazlar'ın yoğun bir şekilde kullanımı söz konusudur. Oysa bu kaynakların dünya pazarlarına Türkiye üzerinden ulaştırılması bir yandan karşılıklı ilişkileri ve dayanışmayı arttırırken, diğer yandan da Boğazlar'da zaten var olan aşırı yoğunluk ve tehlikeleri azaltacaktır. Bu sebeple, Bakü-Ceyhan boru hattı örneğinde olduğu gibi, bu hatların yapımı geciktirilmeden hayata geçirilmelidir. Bunun için Türkiye'nin yapması gereken, Dünya'nın çok uluslu petrol şirketleri ile eşzamanlı olarak Rusya'yı da ikna edecek stratejik açılımları yaratabilmektir. Çünkü, uzun vadede tüm bu bölgelerin istikrar ve refahı, Türkiye kadar RF'nun da çıkarınadır. Bölgenin istikrar ve refahı ise bir an evvel bu doğal kaynakların mali kaynağa dönüştürülmesine bağlıdır. Gerekirse Türkiye, bu hatların kısa sürede yapılması için başta mali olmak üzere, üstüne düşen her türlü fedakarlığı yapmalıdır.

Türkiye'nin 1999 yılında, birdenbire kendisini G-20'nin içinde bulmasının sebeplerinden birisi de, bu devletler ile olan bağları ve gelecekte oluşabilecek potansiyel yönlendirici etkisidir. Batı, özellikle ABD, Türkiye'nin bu devletlere model olabileceğini ve bu bölgede Rusya'nın etkisini Türkiye ile dengelemeyi planlamaktadır. Bölgenin, "kara hakimiyeti teorisi"ne göre "merkez bölgesi"nin içinde belki de en önemli coğrafya olduğunun hatırlanmasında fayda vardır.

Kafkasya devletlerinden Azerbaycan, bir Türk devleti olduğundan Orta Asya devletleri kapsamında, Gürcistan ise Karadeniz devleti kapsamında değerlendirilmiştir. Ermenistan'a gelince: Kendi tarihinin her döneminde bölgenin ve dünyanın etkin güçleri tarafından etki altında tutulmuş olan bu toplum, özellikle Birinci Dünya Savaşı sırasında Batı ve Rusya tarafından Osmanlı Devleti'ne karşı kışkırtılmış ve bunun sonucu olarak binlerce Türk ve Ermeni hayatını kaybetmiştir. Bugünlerde başta Fransa olmak üzere, Batı dünyasında bunun tekrar gündeme getirilmesinin ve hiçbir tarihsel ve bilimsel gerçeğe dayanmayan soykırım

iddialarının asıl sebebi; gelecekte bölgenin etkili gücü olacak Türkiye'ye karşı dünya kamuoyunda bir düşmanlık ve kin yaratmak ve en önemlisi, özellikle bugün için bölgede hiçbir etkisi olmayan Fransa'nın, kendisine bu coğrafyada bir müttefik yaratmak ve böylece, yeniden şekillenen Kafkasya'da söz sahibi olmak isteğidir, yoksa; Ermeniler'in haklarını savunmak değil. Bu noktada dikkat edilmesi gereken; Türkiye ne zaman bölgesinde etkin bir güç merkezi olabilecek açılımları yarattığında yada böyle şartlar doğduğunda önüne bir kısım haksız engellemelere kalkışılmasıdır. Dün ASALA ve PKK terör örgütlerini kullananlar bugün de soykırım iddialarıyla ortaya çıkmaktadır (oysa, tüm ulusların hele, evrensel güç olmuş olan ulusların tarihleri incelendiğinde bu konuda sicili en temiz ulusun Türk Ulusu olduğu kolaylıkla görülebilecektir). Fransa'nın yada diğerlerinin neden birdenbire 85 yıl sonra bu olayı gündeme getirdiklerinin iyi analiz edilmesi gerekmektedir. Ayrıca Dağlık Karabağ bahanesi ile Rus destekli Ermenistan, Azerbaycan topraklarının dörtte birini işgal etmiş ve bir milyon Azeri Türk'ü yıllardır göçmen durumundadır. Buna rağmen, dünya bu olaya halen gözlerini kapamış durumda beklemektedir ve ilginçtir ki; Ermeni – Azeri savaşı sırasında Türkiye Ermenistan'a tonlarca buğday yardımı yapmıştır.

Uluslararası ilişkilerde hala, gücün ve çıkarların, hukukun ve hakkaniyetin önünde olduğuna bir örnek olarak; henüz 6 yıl önce Avrupa'nın göbeğinde Sırplar'ın planlı ve programlı bir şekilde yaptığı Boşnak soykırımı ve tecavüzlerinin sadece birkaç Sırp yöneticisine yüklenip, bir yönetim değişikliği ile tüm Sırplar'ın bir anda aklanması gösterilebilir. 6 yıl önce neredeyse dünya televizyonlarında canlı yayınlarla tüm insanlığın gözleri önünde yaşanan insanlık dışı bu olayları göremeyenler, nedense birden 85 yıl önce olmuş ve gerçeğin çarpıtılmasından başka bir şey olmayan olayları hatırlayarak Türkler'i mahkum etmeye çalışmaktadırlar.

Sonuç olarak, bu küçük ülke (Ermenistan), Türkiye ile diğer Türk Devletleri'nin arasında maddi bir engel olarak oluşturulmuş ve gelecekte de bu maksatla en fazla kullanılacak bir unsurdur. Halbuki, Ermenistan için de Türkiye ile iyi komşuluk ilişkilerinde bulunmak kendi ulusal çıkarları için bir zorunluluktur. Bu kapsamda, daha önceleri de gündeme getirilen, Ermenistan'dan Karadeniz'e bir koridor açılarak bu ülkenin de Karadeniz'den dolayısıyla Boğazlar'dan dünyaya açılması gibi fikirler üzerinde beyin fırtınaları yapılabilir. Bu arada, Türk vatandaşı olan Ermenileri de

devreye sokarak, en azından bölge dışı güçleri etkisiz bırakmak ve Kafkasya bölgesinde barış ve istikrarı sağlamak için, bölge güçleri ile ortak stratejiler üretilebilir. Bu stratejilerin içinde de Boğazlar kesinlikle yer almalıdır.

3.2.2.8. Avrupa Birliği Açısından Türk Boğazları'nın Önemi

Başlangıçta ekonomik bir yapılanma olarak kurulmuş olan Avrupa Birliği (AB), ilerleyen zamanda ABD'nin bölgedeki politika ve çıkarlarına karşılık ve bu devlet benzeri bir devletler topluluğu oluşturarak kendi çıkarları doğrultusunda, aralarında ortak stratejiler belirleyip güç birliği yaparak yeni bir güç merkezi olmayı amaçlamışlardır. SSCB'nin dağılmasından sonra, ABD'ye alternatif bir güç olmak istemekte iseler de bu şimdilik mümkün gözükmemektedir. Türkiye'nin de üyesi olmaya çalıştığı Birliğin üyeleri arasında tarihten gelen bir güvensizlik ve çıkar farklılıkları vardır.

AB'nin etkin güçleri arasında, ortak politika ve stratejileri belirleme konusunda aslında gizliden gizliye kıyasıya bir rekabet vardır. İkinci Dünya Savaşı sonunda yenilen devlet olarak ortaya çıkan Almanya, AB'nin bütçesinin yarısından fazlasını karşılamakta (Birer, 2001, s. 27) buna karşılık kendi ulusal çıkarlarını bu yapılanma ile aşmaya çalışmaktadır. İngiltere ise genelde ABD yanlısı bir tutum içinde olup, Almanya'nın Birlik içindeki etkinliğini kırmaya çalışmaktadır. İngiltere Avrupa'daki etkin nüfuzunun AB içinde erimesinden korktuğu için hemen her zaman Birliğin politik amaçlı stratejilerini kösteklemiş ancak, ulusal çıkarları gerektirdiğinde, 1998'deki "Avrupa güvenlik sisteminin mutlaka AB tabanına dayandırılmasının gerekliliği" (Schmidt, 2000, s. 12) gibi ani dönüşler de yapabilmektedir. Fransa, Almanya'ya karşı güvensizlik içindedir ve AB içindeki stratejisi, Almanya'nın gücünün dengelenmesi mümkünse etkisizleştirilmesidir. İtalya ise, Birlik içinde Akdeniz konuları hariç olmak üzere, inisiyatif almaktan kaçınmakta; kuzeyindeki büyük üyeler ile birlikte hareket etmeye özen göstermektedir (Birer, 2001, s. 29). AB'nin ortak strateji ve politikalarında diğer üye devletlerden zaman zaman bazı cılız sesler yükselse de, Birliğin esas belirleyici etkin güçleri Almanya, Fransa ve İngiltere'dir.

Ekonomik konular hariç tutulursa, stratejik olarak ortak çıkarlarının bağdaştığı durumlar dışında, kendi içinde pek birlikte hareket kabiliyeti olmayan AB'nin, yakın

ve orta vadede, Bosna ve Kosova sorunlarında olduğu gibi ABD'nin müdahalesine ihtiyaç duyacakları değerlendirilmelidir. Ancak, AB üyesi ülkeler, kendi ulusal çıkarları gerektirdiğinde her zaman ferdi olarak hareket edeceklerdir. Bunun son örneği olarak Fransa'nın, Ermeni tasarısı ile Kafkasya'da belirleyici güç olmaya çabalaması gösterilebilir.

AB'nin bu devletleri, gerek birlikte ve gerekse özellikle ferdi olarak, Türkiye'nin bulunduğu bölgede etkin bir güç olmak maksadı ile Türkiye'nin üyelik standartlarına uymasını da bahane ederek, her zaman müdahaleci olacaklardır. Boğazlar konusu da bu kapsamda düşünülmeli ve RF'nun ve özellikle ABD'nin bölgedeki etkinliğini azaltmak için yapılabilecek her türlü girişim ve zorlamaya hazırlıklı olunmalıdır.

Almanya, Montreux'ye taraf değildir ve mümkün olan ilk fırsatı değerlendirmeye çalışacaktır. Fransa, Montreux'ye taraftır ve Boğazları kullanmasa da, bölgenin jeostratejik önemi dolayısıyla elde etmiş olduğu bu hukuksal hakkı, her koşulda ulusal çıkarları doğrultusunda kullanacaktır. İngiltere de Fransa gibi düşünmektedir. Hatta İngiltere, denizlere ve suyollarına verdiği önem nedeniyle belki de Türk Boğazları ile Rusya kadar ilgilidir denilebilir. Ayrıca, Montreux Sözleşmesi'nin değiştirilmesi gündeme geldiğinde Avusturalya'yı da kendi saffına katacaktır.

3.2.2.9. Amerika Birleşik Devletleri Açısından Türk Boğazları'nın Önemi

ABD'nin milli güvenlik amaç ve stratejilerine paralel olarak Türkiye ile ilişkileri bazen çok sınırlı bazen çok yakın olmuştur. Amerikan misyoner örgütlerinin Osmanlı topraklarındaki faaliyetleri 1840'lı yıllarda başlamıştır. Özellikle Hıristiyan azınlıklar ve bunların içinde Ermeniler üzerinde başlatılan etkileme süreci Cumhuriyet'in ilk yıllarına kadar devam etti. Bu dönemde Türkiye, ABD için, önemli bir pazar, hammadde deposu, denizaşırı alanlarda etkinlik sahaları açabilecek bir ülke olarak değerlendiriliyordu.

ABD, İkinci Dünya Savaşı'na kadar Monreo Doktrini gereği kendi kıtası içinde kalmıştır. Savaş'ın sonlarına doğru Türkiye'nin Müttefikler yanında yer almasıyla ilk askeri temas ve ilişkiler kuruldu. Gerçekte, Savaş'ın devamı sırasında yapılan Tahran

ve Yalta görüşmelerinde, Roosvelt, büyük ölçüde Sovyetler Birliği'ni geleceğin Avrupa ve İngiltere'sine karşı bir koz olarak elinde tutmak için, Boğazlar'ın ortak savunulması ilkesini kabul etmiş ve Türkiye üzerinde tavizkar bir tutum sergilemiştir. Bu dönemde Türkiye, ABD'nin güvenlik amaç ve stratejileri bakımından birinci derecede önem taşımıyordu. Savaş sorası bloklaşma ve Sovyet yayılmacılığının ortaya çıkışı, Truman Doktrini - Marshall Planı ve nihayet Eisenhower Doktrini, ABD stratejilerinde Türkiye'nin yeniden değerlendirilmesini gerekli kıldı. Türkiye'nin NATO'ya girişi ile durum tamamen değişti (Türksam, 1997, s. 117).

Bugün ve gelecekte ABD için Türkiye:

- Bir Ortadoğu ülkesidir; üstün bir güce kavuşmamalıdır.
- Bir Balkan ülkesidir; dengeli bir güç sahibi olmalıdır.
- Bir Asya ülkesidir; Türk Cumhuriyetleri ile ilişkileri ABD çıkarları doğrultusunda gelişmeli, aksi halde kesilmelidir.
- Bir İslam ülkesidir; gelecekte yoğun Müslüman nüfusunu yönlendirecek, yönetecek tek güç olmamalıdır.

ABD'nin ulusal amaç ve stratejileri doğrultusunda yapılan bu değerlendirmeler, Türkiye'nin gerçek gücü ile ilgili araştırmaların sonucudur. Diğer yandan Türkiye, genç nüfus potansiyeli, kaynaklarının büyük kısmının henüz üretime dönüştürememiş olması, yetişmiş insan gücü, toplumun gelişmeye, yükselmeye ve refaha olan dinamik istekleri ABD'nin bölgedeki çıkarlarını tehdit etmektedir. Açıklanan bu mevcut durum karşısında ABD, Türkiye üzerindeki her türlü tehdidi kendi denetiminde tutmaya ve gerektiğinde kullanmaya yönelik bir strateji uygulamaktadır (Türksam, 1997, s. 118). Bu stratejisinin orta vadede de değişmeyeceği değerlendirilmektedir.

Politik ve hukuksal ağırlıklı BM ve askeri ağırlıklı NATO'nun kurulmasından sonra, başını ABD'nin çektiği gelişmiş ülkeler, Petrol İhraç Eden Ülkeler (OPEC)'in gelişmiş ülkelerin özellikle ekonomik çıkarları ile oynamaya başladıkları1974 petrol krizinden sonra, kendi hedef ve stratejileri bakımından ekonomik bir örgütlenmeye gitmek gereğini hissetmişlerdir. Bu maksatla ABD, Almanya, Fransa, İngiltere, İtalya ve Japonya devlet başkanları 1975'te Fransa'da bir araya gelerek ortak

stratejiler belirlemişlerdir. 1976'da Kanada'nın da bunlara katılması ile bu oluşum, G-7 olarak anılmaya başlamıştır. Bu oluşumun amacı; genel olarak dünya ekonomisini kendi hedef ve stratejileri doğrultusunda yönlendirecek politikalarını desteklemektir.

Komünizmin çökmesinden sonra Rusya'yı da aralarına katan bu grup, 1997'den sonra G-8 olarak adlandırılmaya başlamıştır (Erbaş, 2001, s. 74).

1990'lı yıllardan sonra yaşanan yeni süreçte, zengin ve gelişmiş devletler ile diğerlerinin arasındaki farkın yakın gelecekte daha da açılacağını ve G-8 oluşumunu potansiyel bölgesel güçler aracılığı ile desteklemek gereğini gören ABD, bunu diğer ülkelere de benimsetmiş ve ekonomik ağırlıklı daha geniş katılımlı bir oluşum için öncülük etmiştir. G-7'lere ek olarak Arjantin, Brezilya, Meksika, Avustralya, Güney Kore, Çin, Hindistan, Rusya, Türkiye, Suudi Arabistan ve Güney Afrika dahil 11 devlet ile birlikte AB, IMF ve Dünya Bankası'nın oluşturduğu bu oluşumun adı G-20 olmuştur.

G-7'ler dünya nüfusunun % 7'sini barındırıp dünya gelirinin % 55'ini alırken, G-20 dünya nüfusunun ve gelirinin üçte ikisini paylaşmaktadır. G-20'lerin en önemli işlevinin G-7'lere hukuksal bir zemin hazırlamak ve G-7'lerin etki alanının artmasına katkı sağlamak olduğu değerlendirilmektedir (Erbaş, 2001, s. 76). Gelecekte ise G-7'lerin, G-20 formatı ile sorunlu bölgeleri kontrol altında tutacakları ve dünya ekonomisinde dolayısıyla dünya politikasında BM'in rolünü azaltıp, G-7'nin ve asıl olarak ABD'nin etkinliğini arttıracağı değerlendirilmektedir.

Orta ve uzun vadede yapılacak tüm değerlendirmelerde G-20'leri dolayısıyla G-7 ve bu oluşumda asıl belirleyici güç olan ABD'yi hatırdan çıkarmamakta ve yapılacak her türlü stratejik değerlendirmede hesaba katmakta fayda vardır.

ABD için, Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan deniz yolları üzerindeki stratejik pozisyonu, Türkiye'nin Doğu Akdeniz ve bölgedeki jeopolitik önemini daha da arttırmaktadır. Bu bağlamda Türkiye, ihmal edilemeyecek kadar önemlidir (Baldwin, 1978, s. 158). Böylece Boğazlar, bölgedeki güç merkezlerini de etkileyebilecek bir unsur olarak Türkiye için bir artı değerdir. Öte yandan, kendi hedef ve stratejisi

gereği, denizlerin ve bu arada boğazların, başta ulaşım yönünden olmak üzere serbest olmasını savunan ABD'nin, 20. yy.da taraf olmadığı ender sözleşmelerden olan Montreux Sözleşmesi'ne taraf olmak isteyeceği yada ileride koşullar değiştiğinde, kendi çıkarları doğrultusunda değiştirme talebinde de bulunabileceği dikkate alınmalıdır.

3.2.2.10. Diğer Dünya Devletleri Açısından Türk Boğazları'nın Önemi

Yukarıda açıklanan devletlerden başka, Türk Boğazları'ndan en fazla geçiş yapan devletler, genelde kolay bayrak devletleridir ve ekonomik olarak, Boğazlar'da uygulanan geçiş rejimi bu devletlerin çıkarınadır. Mevcut rejimde, kıyı devleti yararına yapılacak bir değişiklikte bunların doğrudan herhangi bir yaptırımı mümkün olmasa da, BMDHS'nin hazırlanması aşamasında olduğu gibi, gelişmiş ülkelere bir kısım tavizler vererek kendi çıkarlarına olan düzenlemelerin kabulünü sağlayarak dolaylı yoldan etkili olabilirler. Sadece Boğazlar konusunda değil, genel olarak denizler ve denizcilikle ilgili her türlü konvansiyonun hazırlanmasında da Türkiye'nin ulusal çıkarlarına ters düşebilecek karar ve hükümlerin çıkabileceği düşünülmeli ve hazırlıklı olunmalıdır.

4. TARİHİ GELİŞİM

Bu bölümde, Türk Boğazları'nın bilinen en eski tarihten günümüze kadar olan süreç incelenecek ve bazı önemli örnekler verilecektir.

4.1. Jeolojik Oluşum ve Osmanlılar'dan Önceki Tarihsel Gelişim

Karadeniz, 4. jeolojik zamanda tahminen 7.500 yıl önce meydana gelen büyük tufanda 100 bin kilometrekare daha genişleyerek bugünkü durumunu almış ve halihazır alanına yakın 400 bin kilometrekarelik bir sahaya yayılmıştır. Bu jeolojik olay sonucu yükselen sular, İstanbul Boğazı'ndan çok kuvvetli bir nehir şeklinde akmaya başlamıştır. İstanbul Boğazı'nın bugünkü durumunu almasına bu olay neden olmuştur.

Çanakkale Boğazı ise bu olaydan çok daha önce, tahminen 2 milyon yıllık bir oluşum sonucu, şimdiki Ege Denizi'nin yerinde bulunduğu kara parçasının çökmeye başladığı 3. jeolojik zamanı takiben derin bir vadi halinde meydana gelmiştir (Çapaner, 1999). Böylece jeolojik olarak İ.Ö. 5000 yıllarında Boğazlar'ın bir deniz yolu olduğu söylenebilir.

Her ne kadar günümüzde İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizi'ni kapsayacak şekilde bölgenin tamamına Türkler "Boğazlar", yabancılar ise "Türk Boğazları" adlandırmakta iseler de, bu bütünsel ifade son birkaç yüzyılın kavramıdır. Tarihin ilk devirlerinde her iki boğaz ayrı ayrı anılmış ve Rusya'nın 18. yüzyılda Karadeniz'in kuzey kıyılarına yerleşmesi ve bu denizin o zamana kadar sahip olduğu bir Türk içdenizi mahiyetinden çıkıp bir Osmanlı-Rus denizi olmasına kadar (Tukin, 1999, s. 20) Çanakkale Boğazı'nın önem derecesi daha fazla olmuştur.

Çanakkale Boğazı daha Truvalılar zamanında Marmara ve Karadeniz'e doğru her türlü deniz ticaretinin ve seferinin bu şehir halkı tarafından engellendiği bir geçit olmuştur. Hatta Yunanlılar'la Truvalılar arasında, Helene'nin Paris tarafından kaçırılması ile çıkmış olan savaşın, belki de asıl sebebi, Yunanlılar'ın Karadeniz'e geçit veren bu kapıyı zorla almak istemeleridir (Tukin, 1999, s. 19).

Bundan başka, Çanakkale Boğazı, Med ve Peleponez Savaşları sırasında, Persler ile Atina ve Sparta arasında bir andlaşmazlık konusu oluşturmuştur. Daha sonraları, Roma İmpartorluğu'nun Akdeniz'e yayılmasıyla Çanakkale Boğazı önemini yitirse de, 300 yılında Doğu Roma İmparatorluğu'nun başkentinin Konstantinopolis (İstanbul) oluşu ile Boğazlar eski önemine yeniden kavuşmuştur (Turan, 2000, s. 2).

Boğazlar'ın stratejik olarak ilk kez kullanılışını Bizanslılar devrinde görüyoruz; Bizanslılar, 11. yüzyıldan itibaren birbirlerine rakip olan Venedikliler ve Cenevizliler'i kendi tarafına çekmek için, bazen Venedikliler'e bazen de Cenevizliler'e boğazlardan geçerek Karadeniz'de ticaret yapma izni vermiştir. Orta Çağda da Boğazlar önemini korumuş ve özellikle Konstantinopolis Hunlar, Avarlar, Persler, Araplar ve Slavlar'ın saldırılarına maruz kalmıştır.

4.2. Boğazlar'da Osmanlı Dönemi

Bu dönemi üç devreye ayırabiliriz:

- Boğazlar'da mutlak Türk egemenliği devresi,
- İkili andlaşmalarla düzenleme devresi,
- Çok taraflı andlaşmalarla düzenleme devresi.

4.2.1. Boğazlar'da Mutlak Türk Egemenliği Devresi

Selçuklu Devleti'nin uç beyliklerinden biri olan Osmanlı Türkleri'nin, 1299'da Sultan'dan egemenlik hakkını alıp istila siyasetine atılmaları, Bizans Devleti için günden güne tehlikesi artan bir hal almaya başlamıştı. Osmanlılar, önce Marmara Denizi'nin Anadolu kıyılarını ele geçirdiler, ardından Gelibolu ve Bolayır'ı Avrupa kıtasında ilk istinat noktası olarak alıp kısa sürede bütün Trakya'yı fethettiler. Edirne hükümet merkezi olduktan sonra Balkanlar'daki ilerleme artarak devam etti ve Bizanslılar artık İstanbul ve yakın civarına kadar atılmıştı. Bu başarılı gidiş, Yıldırım Beyazıt'ın Anadolu'ya giren Timur'a Ankara Muharebesinde yenilmesi ile bir nesillik bir gecikmeye uğradı (Tukin, 1999, s. 25).

Stratejik öngörü seviyesi oldukça yüksek olan II. Mehmet (Fatih Sultan Mehmet), Bizans'a Karadeniz'den gelebilecek yardımları engellemek için, Yıldırım

Beyazıt tarafından yaptırılan Güzelcehisar'ın (Anadolu Hisarı) karşısına bir hisar yaptırıyor ve Boğazkesen (Rumeli Hisarı) adını veriyordu. Bu tedbirden bir yıl sonra, İstanbul'u kuşattı ve şehri aldı. Böylece, Bizans Devleti'ni ortadan kaldırmakla kalmıyor, aynı zamanda dünyanın en stratejik bölgelerinden birine de yerleşmiş oluyordu (Tukin, 1999, s., 28-29).

Fatih, daha sonra Çanakkale Boğazı'nın da giriş-çıkışını emniyete almak için İmroz, Semendre, Limni ve Midilli adalarını alıp bu boğazın da her iki yakasına (Çanakkale Kalesi ve Kilitbahir Kalesi) birer kale yaptırıyordu. Şimdi sıra Karadeniz'e gelmişti; sırasıyla Trabzon ele geçirilip Trabzon İmparatorluğu ortadan kaldırılıyor, Cenevizliler'in elindeki Amasra ve Kırım Yarımadasındaki Kefe alınıyor, Kırım Hanlığı Osmanlı egemenliğini kabul ediyor ve Azak Denizi'nin kuzey ucundaki önemli kale Azak Kalesi alınıyordu (Aybay, 1998, s. 7).

Fatih'in oğlu II. Beyazıt ise Kili ve Akkerman Kalelerini ele geçirip (1484) Karadeniz'i artık tam anlamıyla bir Türk gölü yaptı (Aybay, 1998, s. 7). 14. yy. sonlarında fiili olarak Boğazlar'ın kontrolünü elinde bulunduran Osmanlılar, 15. yy. sonlarında sadece Boğazlar'ın değil, ayrıca tüm Karadeniz'in de tek hakimidir. Bu hakimiyet 1809 yılına kadar aralıksız devam edecektir. Bu dönemde Boğazlar'a Osmanlı Padişahları'nın ne kadar önem verdikleri, 1699 yılında Rus gemilerinin Azak ile İstanbul arasında gidip gelebilmeleri için izin isteyen Rus elçisine, Osmanlı Reisülküttabı'ndan (dışişleri bakanlığından) verilen; "Sultan belki de herhangi birinin, iç dairelerine yani hareme girmesine müsaade verebilir, fakat Karadeniz'in masum bir bakire olduğu ve Osmanlı Devleti'nin hiç kimseye bu denizde dolaşma izni vermeyeceği prensibinden asla vazgeçmez" (Tukin, 1999, s. 47) cevabından anlaşılabilir.

Bu dönemde Ruslar'ın Akdeniz'e inme politikası çerçevesinde, Karadeniz ve özellikle Boğazlar konusunda bir çok kez çeşitli istekleri olmuşsa da, bu istekler bazen sert bir şekilde cevaplanmış, bazen de siyasi manevralarla geçiştirilmiştir.

4.2.1.1. Küçük Kaynarca Andlaşması (1774)

Osmanlı İmparatorluğunun 1768'de Rusya'ya savaş ilan etmesi ve bu savaşı kaybetmesi üzerine 1774 yılında yapılan Küçük Kaynarca Andlaşması ile Rus ticaret

gemilerine Boğazlar'dan serbestçe geçiş hakkı tanındı (İnan, 1995, s. 8). Bu tarihten sonra diğer devletlerin ticari gemilerine aşama aşama izin verilmesine rağmen 1919 yılına kadar savaş gemileri açısından genel olarak böyle bir hak verilmedi (Váli, 1982, s. 21). Rus ticaret gemilerine tanınan bu hak, daha önceki yıllarda kapitülasyonlarla diğer bazı devletlere tanınan ticaret gemilerini Boğazlar'dan geçirebilme hakkına benzetildiğinden (Çelik, 1987, s. 123) bu devre de mutlak Türk egemenliği devresinde değerlendirilmektedir.

4.2.2. İkili Andlaşmalarla Düzenleme Devresi

Boğazlar ve Karadeniz ile ilgili olarak Osmanlı İmparatorluğu'nun mutlak egemenliği ve münhasır düzenleme yetkisi, Kale-i Sultaniye andlaşması ile sona ermiştir. Bu andlaşma Boğazlar konusunda bir dönüm noktasıdır. Artık Boğazlar'ın hukuksal rejimi Osmanlı İmparatorluğu'nun tek taraflı işlemleri ile değil, iki taraflı andlaşmalarla düzenlenmeye başlamıştır (İnan, 1995, s. 9).

4.2.2.1. Kale-i Sultaniye (Çanakkale) Andlaşması (1809)

Rus Çarı ile Napoleon arasında 12 Ekim 1808'de Erfurt'ta yapılan görüşmede, Ruslar'ın İstanbul'u ve Boğazlar'ı istediğinin duyulması üzerine, Osmanlı İmparatorluğu 1806'da Rusya ile Balkanlar'da başlayan savaşa devam edebilmek için 5 Ocak 1809'da İngiltere ile Kale-i Sultaniye Andlaşmasını yaptı (İnan, 1995, s. 9). Bu andlaşma ile Osmanlı İmparatorluğu, İngiliz desteğini alırken bu güne kadar uyguladığı Boğazlar'ın savaş gemilerine kapalılığı ilkesini de teyit ettiriyordu. İngilizler ise Fransız-Rus yakınlaşmasına karşılık verirken, Boğazlar konusunun sadece Osmanlı-Rus meselesi olmadığını göstermeyi amaçlıyordu.

Bu andlaşmaya iki taraflı bakmak olanaklıdır; olumlu bakışla; Osmanlı, Boğazlar'ın savaş gemilerine kapalılığını İngilizler'e de kabul ettirirken bunu tüm dünyaya bir kez daha ilan etmiş oluyordu diyebiliriz. Olumsuz bir bakışla; Boğazlar'ın artık Osmanlı İmparatorluğu'nun mutlak yetki alanından çıktığını ve uluslararası alana taşındığını söyleyebiliriz.

4.2.2.2. Edirne Andlaşması (1829)

İngiltere ve Rusya, kendi destekleri ile başlayıp gelişen Yunan İsyanı (1821-1830) sırasında, yanlarına Fransa'yı da alıp, 20 Ekim 1827 tarihinde Navarin'deki Osmanlı donanmasını ani bir baskınla yaktılar. Ardından Rusya, Osmanlı Devleti'ne savaş açtı ve ona, kendisi ile savaş halinde olmayan bütün devletlerin ticaret gemilerine Boğazlar'dan serbest geçiş hakkını tanıyan Edirne Andlaşması'nı (1829) imzalatmaya muvaffak oldu (Başyurt, 1998, s. 37). Böylece, Boğazlar'ın savaş gemilerine kapalılığı ilkesi devam etmekle birlikte, bu zamana kadar sadece ikili andlaşmalarla delinen ticaret gemilerine kapalılık ilkesi son buluyor, yerini bütün devletlerin ticaret gemilerine açıklığı ilkesine bırakıyordu. Başka bir ifade ile, ticaret gemilerinin geçişi Osmanlı Devleti için bundan böyle yetki olmaktan çıkıyor, yükümlülük oluyordu.

4.2.2.3. Hünkar İskelesi Andlaşması (1833)

Diğer yandan, Boğazlar ile aynı zamanda Karadeniz'in statüsünde meydana gelen değişmeler Edirne Andlaşması ile sağlandığından, Rusya'ya bir bakımdan Boğazlar üzerinde garantörlüğe benzer bir üstünlük sağlamıştır. Onun bu üstünlüğü Osmanlı İmparatorluğu'nun bir iç olayında, Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa isyanı sırasında daha da güçlenmiştir. Mehmet Ali Paşa 1831 yılında isyan ederek Suriye'yi işgal etmiş, peşinden Beylan'da ve Konya'da devletin ordularını yenerek Kütahya'ya kadar gelip İstanbul'u tehdit etmeye başlamıştır.

Bu durum üzerine Rusya, Osmanlı İmparatorluğu'na yardım teklifinde bulunmuş ve henüz görüşmeler yapılırken bir savaş filosunu 20 Şubat 1833'te İstanbul Boğazı'na göndererek Büyükdere önlerinde demirlemiştir. Bu oldu bitti ise Osmanlı Hükümeti ile birlikte Avrupa Devletlerini de endişeye sevketmiştir. Ardından II.Mahmut'un isteği ile 12.000 Rus askerinin İstanbul Boğazı'nın Anadolu yakasına çıkıp yerleşmesi Avrupa'da doğan endişeyi daha da çoğaltarak onları harekete geçirmiştir (Başyurt, 1998, s. 38).

Bu gelişmeler üzerine İngiltere ve Fransa, Rusya'yı İstanbul Boğazı'ndan çıkarmanın yollarını aramaya yönelmiştir. Bunun yolu da Mehmet Ali Paşa'nın Anadolu'yu boşaltmasını sağlamaktan geçmekteydi. Bu amaçla iki devlet, Mehmet

Ali Paşa üzerinde baskı kurarak Padişah ile andlaşma (1833, Kütahya Andlaşması) yapmasını ve Vali'nin kuvvetlerini Toros Dağları'nın güneyine çekmesini sağlamışlardır (Uçarol, 1992, s. 166). Bu andlaşmanın peşinden Fransa ve İngiltere Rus Donanması'nın İstanbul'dan çıkmasını talep etmişlerdir.

Sonuçta; Osmanlı Devleti ile Rusya arasında 8 Temmuz 1833 de sekiz yıl süreli Hünkar İskelesi Andlaşması imzalanmıştır. Bu andlaşma ile Rusya **Doğu Sorunu**na hakim olma ve bu sorunu kendi çıkarlarına göre çözümleme olanağını da elde etmiş oluyordu (Tukin, 1999, s. 248).

Bu andlaşmanın açık maddelerine göre; iki devlet arasında bir savunma ittifakı kuruluyor ve taraflardan biri bir saldırıya uğrar ise diğeri, ona kara ve deniz kuvvetleri ile yardım taahhüdünde bulunuyordu. Andlaşmanın gizli maddesine göre ise Rusya'nın Osmanlı İmparatorluğu'na yapacağı yardıma karşılık, Rusya'nın yardım talep etmesi halinde Osmanlı İmparatorluğu da Çanakkale Boğazı'nı Rusya lehine bütün devletlerin savaş gemilerine kapatmayı taahhüt ediyordu. Bu andlaşma ile Osmanlı İmparatorluğu tarihinde ilk kez Rusya'nın askeri himayesi altına girerken, Rusya'da bir savaş halinde Akdeniz'den kendisine yönelebilecek tehlikeleri önlemiş oluyordu (İnan, 1995, s. 12).

Hünkar İskelesi Andlaşması, Boğazlar'ın rejiminde bir değişiklik yapmamasına rağmen, Boğazlar'ın rejiminin bundan böyle çok taraflı andlaşmalarla düzenlenmesinin nedenlerinin birini oluşturacaktır. Ayrıca bu andlaşma öncesi incelendiğinde, jeostratejik özelliğe sahip olan bir bölgenin (Türk Boğazları'nın) stratejik olarak kullanıldığında, ne gibi faydalar sağlayacağı görülmektedir.

4.2.3. Çok Taraflı Andlaşmalarla Düzenleme Devresi

Boğazlar'dan geçiş rejiminin Osmanlı İmparatorluğu ile ikinci bir devlet tarafından karşılıklı olarak düzenlendiği, daha doğrusu Osmanlı İmparatorluğu'nun Boğazlar'ı çıkarlarına uygun olarak, diğer bir devletten herhangi bir çıkar karşılığı kullanabilmesi dönemi artık bitiyor ve Boğazlar'ın rejiminin çok taraflı andlaşmalarla düzenlendiği devreye giriliyordu.

4.2.3.1. Londra Boğazlar Sözleşmesi

Mısır sorununun ikinci safhasında, Osmanlı kuvvetlerinin bir kez daha yenilmesi üzerine Avrupa Devletleri, Rusya'nın Hünkar İskelesi Andlaşmasına dayanarak müdahale edebileceği endişesine kapıldılar. Avusturya başbakanı Metternich'in girişimleri sonucu, Avrupa Devletleri Mısır Sorununun Osmanlılar lehine çözümü için çaba göstermeye başladılar. Avusturya, Fransa, İngiltere, Prusya ve Rusya 27 Temmuz 1839 tarihinde Osmanlı İmparatorluğu'na ortak bir nota vererek Mısır Sorununa müdahale için hazırlandıklarını, bu nedenle Mehmet Ali Paşa'ya ödün verilmemesini talep ettiler. Bu girişimlerin sonucu olarak Osmanlı, Avusturya, İngiltere, Prusya ve Rusya devletleri arasında 15 Temmuz 1840 tarihinde, Londra'da "Mısır Meselesi Hakkında Andlaşma" imzalandı (İnan, 1995, s. 13). Bu andlaşma ile Osmanlı İmparatorluğu artık Mısır Sorunu konusunda Avrupa'nın büyük devletlerinin himaye ve müdahalesini kabul ediyor, diğer bir ifadeyle iç ayaklanma mahiyetindeki bir mesele için dahi diğer devletlerden yardım istemeyi resmen kabul ediyordu.

Avrupa Devletleri, birlikte hareket ederek Mısır Sorununu Osmanlı İmparatorluğu lehine çözümledikten sonra, Boğazlar'dan geçiş rejimini ortaklar lehine olacak şekilde düzenlemek istediler. Osmanlı İmparatorluğu zayıf düşmüş ve Boğazlar sorunu bütün önemi ile ortaya çıkmıştı. Büyük devletler, Boğazlar'ın Osmanlı İmparatorluğu'nun elinde kalmasını, içlerinden birinin hükmü altına girmesine tercih ediyorlardı. Bunun temel nedeni; Boğazlar'ın, devletler arasındaki kuvvet rekabeti ve dengesi konusunda oynadığı rol idi. Yoksa, Rusya veya İngiltere, Osmanlı İmparatorluğu'nun zayıf olduğu herhangi bir zamanda Boğazları işgal edebilirlerdi. Bu nedenle güç dengesi, Boğazlar rejiminin uluslararası bir sorun olmasında ve bundan böyle uluslararası andlaşmalarla düzenlenmesindeki en önemli etken olmuştur. 13 Temmuz 1841 tarihinde Londra'da Avusturya, Fransa, İngiltere, Prusya, Rusya ile Osmanlı İmparatorluğu arasında "Akdeniz ve Karadeniz Boğazları Hakkında Londra Sözleşmesi" imzalandı. Bu sözleşmenin özelliklerinden biri diğer devletlerin katılımına açık olmasıydı. Boğazlar'ın hukuksal rejimini düzenleyen bu ilk çok taraflı andlaşma ile Boğazlar'ın barış zamanında yabancı devletlerin savaş gemilerine kapalılığı ilkesi, Osmanlı İmparatorluğu'nun kendi takdirine bağlı bir ilke olmaktan çıkarılıyor ve uluslararası yükümlülüklere dayanan bir kural haline getirilmiş oluyordu (İnan, 1995, s. 13). İstanbul Hükümeti'nin elindeki tek yetki ise savaş zamanı ile ilgiliydi. Buna göre; Osmanlı Hükümdarı harp halindeyken istediği

dost ve müttefik kuvvetlerin savaş gemilerine Boğazları açabilecekti (Başyurt, 1998, s. 42). Böylece Osmanlı İmparatorluğu'nun elinde, kala kala kendisi savaş halinde iken Boğazları istediği savaş gemilerine izin verebilme yetkisi kalmıştı.

4.2.3.2. Paris Andlaşması ve Boğazlar Sözleşmesi

Andlaşmalar ne denli etraflı düşünülerek hazırlanmış olursa olsun siyasal ve askeri alandaki hızlı gelişmeler andlaşmaları zorluyor; daha 1841 Londra Andlaşması'nın mürekkebi kurumadan kaynaşmalar başlıyordu. Çar I. Nikola, Petersburg'da İngiliz elçisi ile konuşurken ilk kez Osmanlı Devletinden **hasta adam** olarak söz ederek hastanın ölmesi üzerine ne yapmaları gerektiğini soruyor ve terekeyi nasıl paylaşalım, aslan payını nasıl kapalım demeye getiriyordu (Aybay, 1998, s. 14). Rusya, sıcak denizlere inme siyasetini gerçekleştirmek üzere çeşitli bahanelerle 1853 yılında harekete geçiyor ve Kırım Savaşı olarak adlandırılan Osmanlı-Rus Savaşı başlıyordu. Buna karşılık Fransa ve İngiltere, Rusya'yı Boğazlar ve Karadeniz üzerinde etkisiz hale getirmek için, Osmanlı Devleti'nin yanında girdikleri savaştan 1855 yılında Çar I. Nikola'nın ölümünü müteakip, 1856 yılında imzalanan Paris Andlaşması'yla galip ayrılıyorlardı. Bu andlaşma ile Rusya'ya Boğazlar'da 1841 statüsünün geçerli olduğunu kabul ettirmekle kalmıyorlar, aynı zamanda Karadeniz'in tarafsızlaştırılmasını da imzalattırıyorlardı (Başyurt, 1998, s. 44). Karadeniz'in tarafsızlaştırılması Osmanlı Devleti'nden çok Rusya'ya karşı kabul ettirilmiş bir statü olmuştur.

4.2.3.3. Karadeniz Hakkında Londra Andlaşması

1856 Paris Statüsü'nden fazlaca rahatsız olan Rusya, bu statünün değiştirilmesi için fırsat kollamaya başlamıştır. Nihayet 1870 Fransa-Prusya savaşında, Fransa'nın yenilmesini fırsat bilip, ilgili devletlere Paris Andlaşması'nın hükümlerine uymayacağını bildirmiştir.

Avrupa'nın büyük devletleri Rusya'nın tek yanlı fesih kararının uluslararası hukuk kurallarına aykırı olduğu için tepkiyle karşıladılar. Ancak sonunda Rusya'nın bu isteğini kabul etmek zorunda kaldılar. Bismark'ın önerisi üzerine Londra'da bir konferans toplandı ve 13 Mart 1871 tarihinde Osmanlı, Alman, Avusturya, Fransa, İngiltere, İtalya ve Rusya devletleri arasında "Karadeniz Hakkında Londra

Andlaşması" imzalandı. Bu andlaşmayla 1856 Paris Andlaşması'nın Karadeniz'in tarafsızlaştırılmasıyla ilgili hükümleri yürürlükten kaldırılıyordu (İnan, 1995, s. 17). Başka bir deyişle, 1841 Londra statüsüne geri dönülüyor ve Osmanlı Devleti ile Rusya'nın Karadeniz'de donanma bulundurma ve tersane kurma hakları yeniden verilmiş oluyordu.

Sadece bu olay bile, Rusya'nın geleneksel politikasını fırsatlar doğduğunda, nasıl uygulamaya koyabildiğinin, hatta fırsatları kendi lehine yaratabildiğinin örneğini teşkil edebilecek niteliktedir. İşte, devletlerin kendi ulusal hedeflerini gerçekleştirmek için, diğer devletlerin zor veya sorunlu zamanlarında uluslararası ortamdan nasıl faydalanabileceklerinin örneğini veren bu tarih kesiti bile, başlı başına incelenebilecek bir konudur. Burada şu açıklamaları yapmak faydalı olacaktır: Tarih boyunca Ruslar ve İngilizler, son birkaç yüzyılda ise ABD'nin, stratejinin unsurlarını birbirleriyle koordineli ve rasyonel bir şekilde kullandığı açık bir gerçektir. Bu olayda da Rusya, ulusal hedeflerini gerçekleştirmek için inisiyatifi ele geçirmiş, kendisi için uygun ortamı oluşturmuş ve diğer devletlere bunu dikte ettirmesini bilmiştir.

4.2.3.4. Berlin Andlaşması

Rusya, Balkanlar'da yaşayan halkı kendi liderliği altında birer bağımsız devlet kurmaları için kışkırttı ve onları Osmanlı Devleti aleyhine ayaklandırdı. Sonuçta 1877-1878 Osmanlı Rus Savaşı çıktı. Bu savaş sonunda Osmanlı Devleti yenilgiye uğradı ve iki ülke arasında 3 Mart 1878'de Ayastafanos Andlaşması imzalandı. Bu andlaşma ile Boğazlar konusunda 1841 Londra Andlaşması'nın hükümleri yeniden teyit edilmiştir. Ancak 29 maddelik andlaşmanın Rusya'ya sağladığı üstünlük Avrupalı devletlerde memnuniyetsizliğe sebep olmuştur. Nitekim bu andlaşma, Avrupalı devletlerin de katılımıyla 13 Temmuz 1878 Berlin Andlaşması ile yeniden gözden geçirilmiştir. Berlin Andlaşması'nda Avrupalı devletler, 1841 Londra Andlaşması'nı tekrarlatarak Boğazlar'da uygulanmakta olan statünün devam edeceğini Rusya'ya benimsetmişlerdir (Başyurt, 1998, s. 45). Böylece, I. Dünya Savaşı'na kadar olan devrede Boğazlar'la ilgili başka andlaşma yapılmamış ve 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi ile kurulan rejim I. Dünya Savaşı'na kadar sürmüştür.

İlk bakışta Osmanlı Devleti lehine gibi görünen Berlin Andlaşması aslında Osmanlı Devleti tarihinde, dolayısıyla Türk tarihinde bir dönüm noktasıdır. Bu andlaşmadan sonra, başta İngiltere olmak üzere Osmanlı Devleti'nin bütünlüğünü savunan Avrupa Devletleri, bu politikalarını değiştirip Osmanlı Devleti'ni paylaşmaya başlayacaklardır. Başka bir ifade ile Boğazlar, jeo-stratejik bir bölge olarak zaten 1841'de Osmanlı Devleti'nin hakimiyetinden çıktığı gibi, 1878'den sonra da diğer jeo-stratejik bölgeler kaybedilmeye başlanacaktır (1878 Kıbrıs, 1882 Mısır gibi).

4.2.3.5. Birinci Dünya Savaşı Dönemi

Rusya, Berlin Andlaşması ile başlayan Osmanlı'yı paylaşım sürecinde, hakkına Boğazlar'ın düşmesi için yoğun bir çalışma içine girmiştir. Bu amaçla; 1907'de Almanya'nın, daha geniş anlamda ittifak devletlerinin dünyada yarattığı tehdit ve tehlike karşısında, İngiltere ile bir ittifak andlaşması imzalamış ve Boğazlar konusunda en büyük ve daimi rakibi ile müttefik haline gelmiştir. Bu andlaşma, İngiliz-Rus ilişkilerinde yeni bir biçim getirdiği için Boğazlar üzerindeki mücadeleyi de sona erdirmiştir (Armaoğlu, 1992, s. 53). Bu andlaşma göstermektedir ki; birbirleriyle her zaman ve her alanda ulusal çıkarları ve ulusal hedefleri çakışan devletler bile, gün gelip bunların hepsini bir kenara bırakarak kolaylıkla anlaşabilmektedirler. Kısacası devletlerin dostları yada düşmanları yoktur**, çıkarları** vardır.

Rusya, 1908 yılında Avusturya–Macaristan İmparatorluğu ile bu devletin ilhak etmek istediği Bosna-Hersek'e karşılık, Boğazlar'ın Rus savaş gemilerine açılmasını prensip olarak kabul eden bir andlaşma imzalamıştır. Bir yıl sonra ise İtalya'ya Trablusgarp ve Bingazi'yi almasına karşılık kendisinin Boğazlar üzerindeki çıkar ve isteklerini tanıtmıştır (Başyurt, 1998,s. 46). Rusya, tüm bunlara ilave olarak Balkan devletlerini birleştirmek dahil birçok yola başvurarak Osmanlı Devletini bir kıskaç içine alıp, zor duruma düşürerek Boğazlar statüsünde istediği değişikliği gerçekleştirmek çabalarını sürdürmesine rağmen başarıya ulaşamamıştır.

Ancak, Türk Boğazları'nın statüsündeki değişikliğin önünü açacak en önemli gelişme, 11 Ağustos 1914 tarihinde Goeben ve Breslau isimli iki Alman savaş gemisinin bazı Cezayir limanlarını bombaladıktan sonra kendilerini izleyen İngiliz

Donanması'ndan kurtulmak için, Çanakkale Boğazı'ndan geçerek Osmanlı Devleti'ne sığınmasıyla yaşandı. Bu olaydan sonra Boğazlar kapatıldı (İnan, 1995, s. 19).

Osmanlı Devleti'nin tarafsız olması nedeniyle; iki savaş gemisinin Çanakkale Boğazı'ndan geçmesi, 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi ile bunu teyit eden 1856 ve 1871 andlaşmalarına da aykırı idi.

İtilaf Devletleri'nin bu olay nedeni ile Osmanlı Devleti'ni protesto etmesi karşısında, 12 Ağustos 1914 tarihinde Osmanlı Devleti, bu gemilerin İngiliz Hükümetince satışı durdurulan iki savaş gemisinin yerine, Almanya'dan satın alındığını beyan etti. Ekim 1914 sonlarında, aralarında söz konusu iki savaş gemisinin de bulunduğu Osmanlı Donanması'nın, Odessa ve Sivastopol şehirlerini bombalaması üzerine, Osmanlı Devleti İttifak Devletleri yanında I. Dünya Savaşı'na katılmış oldu. Bu olay, devletin yönetimini elinde bulunduranların, stratejik öngörü sahibi olmadıklarında, bir devleti nasıl parçalanmaya sürükleyebileceklerinin yada bu süreçte düşmanlarına istemeyerek de olsa nasıl yardım etmiş olabileceklerinin, güzel bir örneğini sunmaktadır. Ne acıdır ki; bu talihsiz örnek Türk Milletini bulmuştur.

Osmanlı Devleti'nin savaşa girmesi ile birlikte; Boğazlarla ilgili 1841, 1856 ve 1871 andlaşmalarının hükümlerine aykırılıkta doğal olarak ortadan kalmış oldu. Çünkü bu andlaşmalar, savaş halinde Osmanlı Devleti'ne Boğazlar ile ilgili rejimi tek yanlı olarak belirleme hakkını tanımaktaydı.

Diğer yandan, stratejik bakımdan; her ne kadar Birinci Dünya Savaşı'nın ardından İstanbul ve Boğazlar, İtilaf Devletleri tarafından işgal edilecek olsa da, Türkiye açısından, Kurtuluş Savaşı için çok önemli bir kazanım elde edilmiştir. "Çanakkale Destanı"nı yazan Mehmetcik'in kanı, canı pahasına yaptığı müdafaa ile Çanakkale Muharebeleri uzamış ve İtilaf Devletleri'nin Boğazlar'ı geçememeleri sonucu, Rusya'ya yapılabilecek her türlü yardım aksamış ve bu da Çarlık yönetiminin sonunu hazırlamıştır. Çarlık Rusya'sının politikalarını kısa bir süre de olsa terk eden yeni yönetimin yaklaşımı ile Kurtuluş Savaşı süresince Türkler doğu cephesine kuvvet ayırmak zorunda kalmamıştır. Böylece Çanakkale

Muharebeleri'nin başarısının semeresi aslında Kurtuluş Savaşı'nda alınmıştır. Bu ise Boğazlar'ın stratejik özelliğinin başka bir örneğidir.

4.2.3.6. Mondros Mütarekesi

I. Dünya Savaşı'ndan müttefikleri ile birlikte yenik çıkan Osmanlı Devleti, 30 Ekim 1918'de İtilaf Devletleri ile Mondros'ta, koşulları çok ağır olan bir mütareke imzalamak zorunda kaldı (Tukin, 1999, s. 445). Söz konusu mütareke hükümlerine göre; Osmanlı Devleti, Çanakkale ve İstanbul Boğazları'nın açılmasını ve Karadeniz'e geçişin sağlanmasını, ayrıca her iki boğazın kıyılarında ki askeri tesislerin itilaf devletlerince işgal edilmesini kabul ediyordu. Mondros Mütarekesi ile Boğazlar ve İstanbul, mücadelesiz olarak İtilaf Devletleri'nin eline geçmiş oluyordu. Bununla beraber, Boğazlar'ın rejiminin ne olacağına ilişkin olarak, mütareke de hiçbir hüküm yoktu. Fakat, gelecekte Boğazlar'ın Osmanlı Devleti'nin egemenliğinden çıkarılacağı açıktı. Mütarekenin imzalanmasından sonra, Boğazlar İtilaf Devletleri'nin işgalinde uluslararası ulaşıma açılmıştı. Bu ise Boğazlar'ın uluslararası statüsünün devamı konusunda atılan yeni bir adım oluyordu (İnan, 1995, s. 21). Ne hazindir ki I. Dünya Savaşı sırasında, Çanakkale Boğazı'nı geçerek İstanbul'u, daha geniş olarak ise Boğazlar bölgesini işgal etmek isteyen itilaf devletlerine karşı, insanlık tarihinde başka bir benzeri bulunmayan bir savunma yaparak çeyrek milyon evladını şehit veren bir millet, yukarıdaki paragrafta belirtilen vasıftaki yöneticileri sayesinde, böyle bir mütareke yaparak başka bir talihsizlik örneği vermiştir.

4.2.3.7. Sevr Andlaşması

16 Mart 1920'de İstanbul'u resmen işgal altına alan İtilaf Devletleri, Mondros Mütarekesi ile Boğazlar'da meydana getirdikleri fiili durumu sürekli ve hukuki şekle sokabilmek için, 24 Nisan 1920 de San Remo'da bir taslak hazırladılar. Nitekim bunu 10 Ağustos 1920 tarihli Sevr Andlaşması ile meşruluğu tartışmalı olan Osmanlı Hükümeti'ne kabul ettirdiler. Bu andlaşma ile Boğazlar'ı yönetmek üzere, yabancı devletlerin temsilcilerinden oluşan bir Boğazlar Komisyonu kuruldu. Böylece Boğazlar'da 468 yıldan beri süren Türk egemenliği kaldırılarak yabancı devletlerin egemenliğine ve yabancı ticaret ve savaş gemilerinin geçiş serbestliğine dayanan yeni bir dönem başladı (Başyurt, 1998, s. 159). Aslında bu andlaşma ile Osmanlı

Devleti, sadece Boğazlar'ın egemenliğini devretmiyor, aynı zamanda zaten meşrulu tartışmalı olan kendi yok edilişini de imzalamış oluyordu.

4.3. Boğazlar'da Türkiye Cumhuriyeti Dönemi

Bilindiği gibi, İtilaf Devletleri tarafından Boğazlar'ın açılıp kontrol altına alınması ve Osmanlı İmparatorluğu'nun parçalanarak Anadolu'nun da işgal edilmesi üzerine Mustafa Kemal, Kurtuluş Savaşı'nı başlatmış ve 23 Nisan 1920'de TBMM (Türkiye Büyük Millet Meclisi)'ni oluşturarak yeni Türk Devleti'ni kurmuştur. Misak-ı Milli sınırları içinde tam bağımsızlığı temel ilke olarak kabul eden TBMM Hükümeti, İtilaf Devletleri'nin Osmanlı Hükümeti'ne kabul ettirdiği Sevr Andlaşması'nı ve onun getirdiği her türlü sonucu reddetmiş ve yok saymıştır (Uçarol, 1992, s. 182).

19 Mayıs 1919 da başladığını ve 24 Temmuz 1923'te Lozan Barış Andlaşması ile bittiğini kabul ettiğimiz Türk Kurtuluş Savaşı sonucunda Boğazlar'ın statüsü de değişmiştir. Kurtuluş Savaşı hakkında yazılacak çok şey vardır. Fakat, bu incelemenin kapsamını aşmaktadır. Şu kadarını belirtelim ki; Sevr Andlaşması Türk Ulusu'nun tarihinde nasıl kara bir leke olarak sırıtıyorsa, Kurtuluş Savaşı da o nispette parlak bir sayfa olarak yerini almıştır.

4.3.1. Lozan Andlaşması ve Boğazlar Rejimi

Kurtuluş Savaşı'nın sonucunda barış görüşmeleri, 20 Kasım 1922 de toplanan Lozan Barış Konferansı'nda başlamış olup, 24 Temmuz 1923'de imzalanan Barış Andlaşması'na ek olarak yapılan sözleşme ile Boğazlar'ın statüsü yeniden belirlenmiştir. Boğazların statüsü bu görüşmeler esnasında en çok tartışılan/çekişilen konuların başında gelmiştir. Üç temel görüş çatışmıştır. İngilizlerin yönlendirdiği müttefikler, geçiş serbestisi, askerden tecrit ve uluslararası kontrol önermiştir. Buna karşılık Ruslar, kesin Türk egemenliği ile harp gemilerine ve askeri uçaklara kapalılık formülünde ısrar etmiştir. Türk heyeti ise askerden tecrit ve kontrolden vazgeçmeyi kabul etmek zorunda kalmakla beraber, İstanbul ve Marmara'nın güvenliğini şart koşmuştur (Pazarcı, 1990, s. 355). Sonuç olarak; Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi ile İstanbul Boğazı'ndan, denizden ve havadan ticari ve askeri gemiler için serbest olarak geçiş esas kabul edilmiş, bu geçiş güvenliğinin

sağlanması amacıyla, Boğazlar'ın her iki kıyısı 15-20 km uzaklıktan geçen çizgiye kadar ve Marmara Denizi'nde ki adalar askersiz hale getirilmiş, bu bölgelerde tahkimat yapmak ve asker bulundurmak yasaklanmıştır. Buna karşılık bu bölgenin güvenliği Milletler Cemiyeti'nin garantisi altına konulmuştur. Ayrıca bu statünün yürütülmesinin kontrolü için bir Türk temsilci başkanlığında sözleşmede imzası bulunan devletlerin temsilcilerinden oluşan bir Boğazlar Komisyonu kurulmuştur (Başyurt, 1998, s. 53-54). Bu imzacı devletler; Türkiye, İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Bulgaristan, Yunanistan, Romanya, Yugoslavya ve Rusya'dır. Rusya, Boğazlar rejiminin Karadeniz ülkeleri tarafından belirlenmesini savunduğundan konferans esnasında imzaladığı sözleşmeyi daha sonra onaylamamıştır. Bunun sonucu olarak da, Boğazlar Komisyonu'nda temsilci bulunduramamıştır. Bu durumu, zamanla Rusya'nın, andlaşmanın değiştirilmesini isteyeceğinin bir göstergesi olarak kabul edebiliriz.

Rusya gibi aslında Türkiye de bu andlaşmanın şartlarından memnun değildi ve değiştirilmesi için uygun şartların oluşmasını beklemeye başladı (Uçarol, 1992, s. 183). Kısaca; Boğazlar'dan serbest geçişi, Boğazlar Komisyonu'nun kurulmasını, Boğazlar ve civarının askersiz hale getirilmesini hedef tutan ve Milletler Cemiyeti'nin de garantisini sağlayan hükümleri ihtiva eden bu sözleşme,1936'da Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile değiştirilmiş, milli hakimiyeti sınırlayıcı hükümler kaldırılmış, milli menfaatlerimize yarar hale getirilmiştir (Eroğlu, 1990, s. 201).

4.3.2. Lozan Rejimi'nin Değiştirilmesini Gerektiren Nedenler

Türkiye, Lozan Andlaşması ile birlikte imzalanan Boğazlar Sözleşmesi'nin getirdiği kısıtlamalardan dolayı daima kaygı içinde bulunmuştur. Sözleşme'nin imzalandığı tarihlerde güncelliğini koruyan silahsızlanma ümitlerine güvenen Türkiye'nin, silahlanma yarışının tekrar başlamasıyla duymakta olduğu huzursuzluk giderek artmıştır. Türkiye, duyduğu bu huzursuzluğu ve Boğazlar'ın statüsünde değişiklik yapılması yolundaki teklifini konu ile ilgili imzacı devletlere duyurduğunda, farklı kutuplarda yer almaya başlayan bu devletlerin hemen hepsinden bir anlayış görmüştür (Yılmaz, 1998, s. 349-350).

Ayrıca, kollektif güvenlik konusunda Milletler Cemiyeti kendisinden beklenilenleri vermekten uzak kalmıştı. İşte bu ortamda Türkiye, söz konusu sözleşmenin

Türkiye'nin güvenliği ile yakından ilgili olduğunu ve Boğazlar bölgesinin silahsızlandırılması sonucu Türkiye'nin savunmasının zayıf bir hal aldığını gerekçe göstererek Milletler Cemiyeti Genel Kurulu'nun Eylül 1935 tarihli toplantısında yeniden ileri sürdü, fakat yine sonuç alamadı. Ancak çeşitli diplomatik toplantı ve konferanslarda istekleri doğrultusunda olumlu bir hava yaratma başarısını göstermişti. Bu başarının temel nedeni, devletlerin çoğunun isteklerini kuvvet yoluyla veya oldu bittilerle gerçekleştirmek istediği bir devrede, Türkiye'nin bu yola gitmeyip isteklerini diplomasi yoluyla ve barışçı yöntemlerle gerçekleştirmek istemesinden kaynaklanmaktaydı (İnan, 1995, s. 43).

Ülkesinin bütünlüğünü sağlamayı ve Boğazlar'ın, Lozan sistemi ile getirilmiş bulunan, askerden arındırılması hükmünü sona erdirmeyi amaçlayan Türkiye'nin ileri sürdüğü gerekçeler, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin, İtalya dışında kalan, akit taraflarınca kabul ediliyor ve 22 Haziran 1936 günü İsviçre'nin Montreux şehrinde toplanan uluslararası konferansta Türk Boğazları için yeni bir hukuki rejimin düzenlenmesi çalışmalarına başlanıyordu (Vank, 1998, s. 54).

4.3.3. Montreux Boğazlar Sözleşmesi Dönemi

20 Temmuz 1936'da Türkiye, İngiltere, Fransa, SSCB, Japonya, Romanya, Bulgaristan, Yunanistan ve Yugoslavya tarafından imzalanan Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne, İtalya 2 Mayıs 1939 tarihinde katılma yolu ile taraf olmuştur. Ayrıca Japonya II. Dünya Savaşı'ndan sonra, ABD ve aralarında Türkiye'nin de bulunduğu müttefikleri ile imzaladığı 8 Eylül 1951 tarihli barış andlaşmasıyla Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf olmasından doğan tüm hak, yükümlülük ve menfaatlerinden vazgeçmiştir (İnan, 1995, s. 47-48).

Bu sözleşme ile Boğazlar Komisyonu kaldırılmış ve Boğazlar'ın askerileştirilmesine izin verilmiştir. Ayrıca geçiş rejimine gelince; ilke serbestliktir. Ticaret gemileri barış zamanında ve savaş zamanında Türkiye tarafsızsa tam serbest geçiş hakkına sahiptirler (Pazarcı, 1990, s. 357). Diğer durumlarda geçişe Türkiye lehine bazı kısıtlamalar getirilmiştir. Savaş gemilerinin barış zamanında geçişi ise sınıflarına bağlı olarak düzenlenmiştir.

Montreux Konvansiyonu, Türkiye'nin Boğazlar bölgesindeki egemenliğini yalnız geçiş ve ulaştırma konusunda sınırlandırır, geçiş ve ulaştırma konusunda andlaşmada öngörülen düzenden ayrılan bir düzen getirmek yetkisini kaldırır. Andlaşmanın kapsamına girmeyen konularda, Örneğin zabıta ve yargı yetkisinin kullanılması ile ilgili yetkileri saklıdır (Toluner, 1989, s. 165). Montreux Sözleşmesi ile Boğazlar hakkındaki silahsızlanma kayıtları kaldırılıyor ve Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki egemenliği tam olarak kuruluyordu. Öte yandan 1923 sözleşmesine oranla hem Türkiye hem de Karadeniz devletleri lehine bazı değişiklikler de getirilmiştir. Özellikle savaş gemilerinin boğazlardan geçmesi meselesinde, Türkiye tarafsız ve savaş dışı ise savaşan tarafların savaş gemileri Boğazlardan geçemeyecektir. Türkiye savaşa girerse veya kendisini yakın bir savaş tehlikesi karşısında görürse, diğer devletlerin savaş gemilerine geçişi Türkiye'nin takdirine kalacaktır (Armaoğlu, 1984, s. 345). Bu olay bir ulusu Sevr gibi bir felaketten alıp, Lozan'a taşıyan, bununla da yetinmeyip uluslararası ortamı hazırlayıp, uygun ortamı bulduğunda ulusal hedefleri gerçekleştirebilmek için, dünyaya Montreux'u kabul ettirebilen ve ölümünden hemen sonra Hatay Meselesini de ulusal çıkarlar doğrultusunda çözümleyebilecek, gerçek bir stratejik öngörüye sahip olan Mustafa Kemal ATATÜRK için bir örnektir.

Sözleşmenin sona ermesi yada değiştirilmesine ilişkin hükümlere gelince bu sözleşme ilke olarak 20 yıllık süre ile yapılmıştır. Bu sürenin bitiminden iki yıl önce taraflardan birinin bir ön bildirimde bulunması durumunda sözleşmenin iki yıl sonra bütün taraflar için sona ermesi gerekmekteydi. Ancak öngörülen 20 yıllık sürenin bitiminden sonra herhangi bir taraf devletin herhangi bir zamanda sözleşmeye son verme ön bildiriminde bulunması durumunda sözleşmenin iki yıl içinde sona ermesi ihtimali her zaman vardır. Sözleşmenin bir bölümünün değiştirilmesi olanağı da vardır: Sözleşmenin yürürlüğe girmesinden başlayarak her beş yılda taraf devletlerden herhangi biri sözleşmenin bir yada birkaç maddesinin değiştirilmesini isteme hakkına sahiptir. Bu amaçla bir taraf devletin her beş yıllık sürenin bitiminden üç ay önce bu isteğini ve ilgili değişiklik önerisini bildirmesi ve sözleşmenin 14 ve 18. maddesinin değiştirilmesi için bir, diğer maddeler için iki taraf devletçe desteklenmesi gerekmektedir (Pazarcı, 1990, s. 360).

5. HUKUKSAL BOYUT (HUKUKSAL KAPSAM)

Bu bölümde Türk Boğazları'nın hukuksal kapsamının yanında konuyla yakından ilişkili kavramlar ayrıntılı olarak incelenecektir.

5.1. Boğazlar'dan Geçişin Hukuksal Bir Rejim İle Düzenlenmesi Zorunluluğu

Taşımacılığın, bu arada denizlerdeki ekonomik potansiyelin, gelişen teknolojiler ile beraber, giderek artmasının yanında, uluslararası ilişkilerin, tarihin hiçbir dönemi ile kıyaslanamayacak kadar geliştiği, buna paralel olarak daha da karmaşık bir görünüm arz ettiği günümüzde, denizler gibi boğazlar da, özellikle birer uluslararası suyolu olmaları nedeniyle, denizlere kıyısı olmayan devletler de dahil olmak üzere, uluslararası toplumun ticari çıkarları açısından olduğu kadar, stratejik olarak ulaşım serbestisi açısından da büyük önem taşımaktadır.

Açık denizlere ulaşabilmek için kat edilmesi zorunlu olan boğazlardan geçişin, kıyı devleti veya devletlerinin güvenliği göz önünde bulundurularak, öncelikle uluslararası hukuk açısından belirli bir hukuksal düzene kavuşturulmasının zorunlu olduğu açıktır. Dolayısıyla, boğazlardan geçişin günümüz teknolojisi ile üretilen dev tankerlerin geçişlerinde, kıyı devleti için yaratabileceği tehlikeler ile uluslararası deniz taşımacılığı arasında kurulacak hassas dengeyi öngörebilen bir rejimin oluşturulmasının kaçınılmaz olduğu değerlendirilebilir.

Dünya ticaret hacminin %90'lara varan bir bölümünün deniz yolu ile yapıldığı günümüzde, boğazlar da, diğer pek çok deniz alanı gibi, özellikle deniz ticareti ile uğraşan devletlerin ilgisini çekmiş ve hatta bu devletlerden bazıları için, gerek ekonomik gerekse stratejik açılardan mücadele alanlarını oluşturmuşlardır. Öte yandan her geçen gün gelişen teknoloji ve gelişmiş devletlerin birbirlerine üstünlük sağlama çabaları sonucunda ürettikleri nükleer güçle çalışan veya nükleer başlıklı silahlar taşıyan gemilerin ve denizaltıların birer uluslararası suyolu niteliğine sahip olan boğazlardan geçip geçemeyecekleri sorununun gündeme gelmesi, boğazların önemini arttırdığı gibi, boğaz alanlarının da özel bir hukuki rejime tabi tutulmaları zorunluluğunu beraberinde getirmiştir (Vank, 1998, s. 3).

5.2. Kavram Olarak Boğazlar

Kelime olarak “boğaz” kavramının tanımları şunlardır:

- Boynun ön kısmı ve bu kısmı meydana getiren organlar,
- Şişe, güğüm gibi kaplarda ağza yakın dar bölüm,
- İki dağ arasında dar geçit,
- İki kara arasında dar deniz (Türkçe Sözlük, 1998, s. 321).

Uluslararası hukuk açısından ise çeşitli tanımlar yapılmıştır. Birkaçını şöyle sıralayabiliriz:

- Boğaz, iki kara arasında bulunan dar deniz parçasıdır (Akipek, 1964, s. 47),
- Boğazlar, iki deniz parçasını birleştiren doğal ve dar suyollarıdır (Bilsel, 1933, s. 299),
- Boğaz, iki denizi birleştiren, bir denizden diğerine geçmek için kullanılması zorunlu olan, iki kara parçası arasında kalarak darlaşan denizyoludur (Çelik, 1987, s. 147),
- Konumuz açısından, en genel ve doğru tanım ise, “boğaz, iki deniz parçasını birleştiren doğal ve dar suyoludur” (Meray, 1968, s. 576) şeklinde yapılmaktadır.

Öte yandan, uluslararası hukuk açısından önemli olan; boğazların, kara parçaları arasında kalmış veya denizleri birleştiren dar suyolları olmalarından çok, uluslararası deniz trafiğinin kullanılmasına açık olmasıdır. Diğer bir deyişle, fonksiyonel kıstas olarak da tanımlayabileceğimiz önemli bir faktör, bu boğazdan geçişin zorunlu olup olmadığıdır.

Boğazlar konusunda, kendisine başvurularak çözümü istenen ve sonuca bağlanan tek mesele olan “Korfu Boğazı andlaşmazlığı”na ilişkin olarak, Uluslararası Adalet Divanı (UAD)’nın, hangi boğazların uluslararası boğaz sayılacağı konusunda yaptığı tanımlama şöyledir:

“Açık denizin iki parçasını birleştiren ve uluslararası deniz ulaşımında kullanılmakta olan”(Çelik, 1987, s. 149) boğazlar, uluslararası boğazlardır.

5.3. Boğazlarda Uygulanacak Hukuksal Rejim

5.3.1. Devletin Deniz Ülkesi, İçsular ve Karasularının Hukuksal Rejimi

Gerek içsular gerekse karasuları, devletin ülkesinin bir parçasıdır; bu bakımdan kural olarak, devletin egemenliği buralarda da geçerlidir. Ancak yüzyıllar süren ve gereksinmelerden doğan bir sonuç olarak, kıyı devletinin içsular ve karasuları üzerindeki egemenlik yetkisi, belirli ölçülerde sınırlandırılmıştır. İçsular ve karasuları konuları, boğazlar konusu ile doğrudan ilişkili olduğu için öncelikle bu konuları incelemek gerekecektir.

5.3.1.1. İçsuların Hukuksal Rejimi

İçsuların hukuksal rejimini özetle belirtmek gerekirse, "içsular ülkenin parçasıdır; içsularda devletin egemenliği, genel olarak ülke üzerindeki egemenliği gibidir" denilebilir. Ancak bu kuralın bazı önemli istisnaları vardır ve bu istisnalar çoğunlukla tartışmalıdır. Tartışmalı olmakla beraber başlıca noktalar şunlardır:

- Yabancı devlet gemilerinin giriş – çıkış hakları:

Günümüzde içsulara (özellikle limanlara) giriş bakımından, ticaret gemilerine hak tanınması gerektiği, bunun "açık denizlerin serbestliği" ilkesinin zorunlu sonucu olduğu öne sürülmektedir. Bu görüşlerin yanı sıra, ülkelerin uygulaması, kıyı devletinin kapatma hakkı bakımından hiçbir tereddüde yol açmayacak niteliktedir. Ticaret gemilerine birçok ülkenin, limanlarına giriş-çıkış hakkı tanıdığı; yabancı savaş gemileri için ise böyle bir hak tanımadığı, fakat genel olarak izin almak şartıyla buna olanak verildiği görülmektedir. Burada şu iki hususu belirtmekte yarar vardır:

I. Bazı ülkeler askeri limanlarını bütün yabancı gemilere kapatmaktadır,

II. Salgın hastalık dolayısı ile ülkeler limanlarını yabancı gemilere kapatabilmektedir (Aybay, 1998, s. 44).

- Yabancı ticaret gemilerinin bağlı olacağı hukuk kuralları:

Kural olarak bir ticaret gemisi, bir yabancı devletin içsularında bulunduğu sırada, tümüyle o devletin hukukuna tabidir; bu, kıyı devletinin ülkesel egemenli-

ğinin doğal sonucu sayılmaktadır. Gemi, içsularında bulunduğu devletin bütün idari kurallarına ve mevzuatına uymak zorundadır; gümrükle, sağlıkla, denizcilikle, liman disipliniyle vs. ilgili kurallara tümüyle tabidir (Aybay, 1998, s. 44).

5.3.1.2. Karasularının Hukuksal Rejimi

Bugün bazı değişik görüşler ileri sürülmekte ise de, genel olarak kıyı devletinin karasularında egemenlik yetkisi olduğu kabul edilmektedir. Bu kabul bazı uluslararası konvansiyon metinlerine de, Türkiye'nin Karasuları Kanununa da yansımıştır.

Karasuları, devletin (içsulara ek olarak) deniz ülkesini oluşturur, bu bakımdan devletin egemenliğine tabidir; ancak deniz yoluyla ulaşımın uluslararası alanda özgürce yürütülmesi ilkesi ile kıyı devletinin karasularındaki egemenliği ilkesini bağdaştırmak gerekmiş ve gemilerin zararsız geçişi kabul edilmiştir. Böylece bir yandan karasularında egemenlik ilkesi, diğer yandan uluslararası deniz ulaşımının özgürce gerçekleştirilebilmesi ilkesi dengelenmiştir; bu dengeyi sağlayan kurum yada kavram ise zararsız geçiştir.

Zararsız geçiş kavramının tam olarak kavranabilmesi için Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin tarihi ve hukuksal boyutunu ortaya koymak faydalı olacaktır.

5.3.2. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansları ve Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)

Uluslararası deniz hukukunun temel kaynağı örf ve adet hukukudur. Deniz hukukuna yazılı bir biçim vermek amacıyla yapılan ilk resmi kodifikasyon girişimi, Milletler Cemiyeti çerçevesinde yapılmış ve başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Bu yoldaki ikinci girişim ise Birleşmiş Milletler (BM) gözetiminde gerçekleştirilmiş olup, 24 Şubat–27 Nisan 1958 tarihleri arasında Cenevre'de, deniz hukuku ile ilgili dört andlaşma metninin kabulü ile sonuçlanmıştır: Karasuları ve Bitişik Bölge Konvansiyonu, Açık Denizler Konvansiyonu, Kıta Sahanlığı Konvansiyonu, Açık Denizlerde Balıkçılık ve Canlı Kaynakların Korunmasına Dair Konvansiyon (Toluner, 1989, s. 57). BM Deniz Hukuku Konferansı sonunda imzalanan andlaşmalar, deniz hukuku konusunda kabul edilen, çok taraflı uluslararası

andlaşmaların ilklerini oluşturur (Ana Britanica, 1994, Cilt 5, s. 422). Konferansta daha çok örf ve adet hukukunun kuralları yazılı şekle getirilmiş olup, kıta sahanlığı kavramı ilk kez ortaya atılmıştır.

Birinci Deniz Hukuku Konferansı'nda çok önemli aşama kaydedilmesine rağmen, istenilen sonuca ulaşılamadığından; BM Genel Kurulu 10 Aralık 1958 tarihli bir karar ile İkinci Deniz Hukuku Konferansı'nın toplanmasına karar verdi. 16 Mart 1960'da Cenevre'de çalışmalarına başlayan İkinci Deniz Hukuku Konferansı'na 87 ülke katıldı. Yalnızca, balıkçılık konusunda teknik yardım gerekliliği üzerinde duran bir kararın alınabildiği Konferans, 26 Nisan 1960'da bir andlaşma metni oluşturulamadan dağıldı (Ana Britanica, Cilt 5, 1994, s. 423).

Özellikle 1960'lı yıllarda, ekonomik ve teknolojik gelişmelerle birlikte, denize kıyısı olmayan devletlerin bile denizler üzerinde hak iddia etmeye başlaması ile devletler arasında sürtüşmelerin artması ve mevcut deniz hukuku kurallarının yetersizliği, BM'i yeni bir deniz hukuku konferansının yapılmasına sevk etmiştir.

1967 yılında hazırlıklarına başlanan ve 1973 yılında New York'ta birinci dönem toplantısı yapılan BM Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı, dokuz yıllık bir çalışmanın ardından, Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin hazırlanması ile sonuçlanmıştır (Vank, 1998, s. 13). 30 Nisan 1982'de Konferans'a katılanların oyuna sunulan bu metin; 130 kabul, 17 çekimser ve 4 karşı oyla (ABD, İsrail, Türkiye, Venezuella) benimsenerek Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) adıyla (Ana Britanica, Cilt 5, 1994, s. 423) kabul edilmek üzere, 10 Aralık 1982'de Jamaika'nın Montego Bay Şehrinde imzaya açılmış, 119 devlet tarafından hemen imzalanmış ve 9 Aralık 1984'e kadar imzaya açık kalmıştır. Bu andlaşma, hükümleri uyarınca, altmışıncı onay ve katılma belgesinin sunulduğu tarihten itibaren 12 ay sonra yürürlüğe girecektir (mad. 305-308). 31 Aralık 1986 tarihine kadar Andlaşma 155 devlet tarafından imzalanmış; bunlardan 31'i onaylayarak Andlaşma'ya bağlanmıştır (Toluner, 1989, s. 61). 1991 yılı sonunda imzalayan devlet sayısı 157'ye, onaylayan devlet sayısı 51'e çıkmıştır. 16 Kasım 1993 tarihinde altmışıncı devletin Andlaşma'yı onaylaması ile 16 Kasım 1994 tarihinde Andlaşma yürürlüğe girmiştir (Birleşmiş Milletler Web Sayfası). Bu sayı 1999 yılı sonunda 130 devlete çıkmıştır (Gündüz, 1999, s. 87).

Türkiye'nin özel çekinceleri nedeniyle imzalamadığı BMDHS, ulusal yetki alanına giren deniz alanlarının sınırlarını genişletmiş ve uluslararası deniz yatağı, münhasır ekonomik bölge, takımada devleti gibi yeni kavramlar ile Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi ve Uluslararası Deniz Yatağı Örgütü gibi yeni kurumlar geliştirmiştir. Bu sözleşme ile denizler adeta yeniden paylaşılmıştır; bir yandan o güne kadar bilinmeyen yeni kullanım alanları devletlerin ulusal yetkilerine tabi kılınırken, öte yandan deniz alanlarının 1982 öncesi hukuki statüleri de tanınamayacak şekilde değiştirilmiştir. Ulusal yetkiye tabi olan alanlar artarken, uluslararası alanlar önemli ölçüde azalmıştır. 1958 Sözleşmeleri yapılırken bugünkü devletlerin yarısından fazlası bağımsız değildi. Ama 1982 Sözleşmesi'nin hazırlanmasında ve yapılmasında, özellikle de Sözleşme'nin iki önemli sac ayağının oluşturulmasında Üçüncü Dünya Ülkeleri çok önemli rol oynamıştır. Sözleşme, bir ölçüde bu devletlerin yeni bir uluslararası ekonomik düzen kurma çabalarını yansıtır hale gelmiştir. Bu devletlerin bir grup teşkil ederek, BM'de birlikte hareket etmeleri ve hazır politikalarla Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'na gelmeleri, daha sonra da sözleşmenin başlıca konuları üzerinde ABD ile pazarlığa oturmaları, yeni rejimin ortaya çıkmasında asıl belirleyici gelişme olmuştur (Gündüz, 1999, s.89). Konumuz olan boğazlardan geçiş sorunu ise iki kavram ile açıklığa kavuşturulmaya çalışılmıştır; zararsız geçiş ve transit geçiş.

Diğer yandan, BMDHS'nin özellikle yeni kavram ve kurallara ilişkin hükümlerinin, çıkarları özel olarak etkilenmiş devletler de dahil olmak üzere, temsil edici bir çoğunluk tarafından kabul edilmesi veya benimsenmesi ve bu yoldan gelecekte bir örf ve adet kuralının doğumunda etkili olması düşünülebilirse de, bu hükümlerin, bunları kabul etmeyen ve bu gelişmeler karşısında tutumunu saklı tutmuş olan devletlere karşı ileri sürülmesi olanaksızdır. Çünkü, UAD içtihatlarında da beyan edildiği üzere, bir kural ne kadar genellikle kabul edilirse edilsin, bu kuralın oluşumu aşamasından itibaren, bunun kendisine uygulanmasına açıkça ve tutarlı bir biçimde itiraz etmiş olan bir devlete karşı ileri sürülemez (Toluner, 1989, s. 66). Bunun burada vurgulanmasının nedeni şudur; Türkiye, her ne kadar 1994 yılında yürürlüğe girmiş bulunan BMDHS'ne taraf olmamışsa da, bu; Türkiye'nin hukuk tanımazlığından yada sözleşme hükümlerinin tamamını benimsemediğinden değildir. Bilakis, tarihin her döneminde adalet ve hukuk ilkelerine (kendi çıkarlarına aykırı olsa bile) ısrarla ve tereddütsüz olarak uymayı düstur edinmiş bir karakterde olan

Türkiye'nin çekinceleri, özellikle karasuları konusundadır ve başlangıçtan beri itirazlarını belirttiği konular hariç olmak üzere, bu Sözleşme'nin kurallarını da benimsemiş ve benimsemeye de devam edecektir.

5.3.2.1. Zararsız Geçiş Hakkı

Zararsız geçiş kavramı ilk kez 1958 Sözleşmesi'nde yazılı hale getirilmiş olup, uluslararası boğazlardan geçişin niteliğini belirtmektedir (Pazarcı, 1990, s. 150). Bu kavram, 1982 Sözleşmesi ile iyice berraklaştırılmış ve kavramın içeriği ile kıyı devletinin yetkileri ayrıntılı bir şekilde yeniden düzenlenmiştir (Gündüz, 1999, s.89). Yukarıda da belirtildiği üzere, zararsız geçiş hakkı, karşıt çıkarları uzlaştıran bir kavramdır. "Geçiş hakkı", deniz ulaşımının serbest ve kesintisiz olmasındaki çıkarlara; bu geçişin "zararsız" olması ise, kıyı devletinin değerlerinin korunmasına hizmet eden unsurlardır (Toluner, 1989, s. 111).

"Geçiş", BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 18. maddesinde tanımlanmıştır: "Geçiş, içsulara veya içsular dışındaki bir yükleme yerine veya liman kolaylığına uğramaksızın karasularını katetmek amacıyla veya bu yerlere girmek veya bu yerlerden ayrılmak amacıyla, karasularında seyretmektir. Geçiş, sürekli ve çabuk yapılmalıdır. Karasularında durma ve demirleme ulaştırmanın olağan bir gereği ise veya mücbir sebep veya tehlike nedeniyle veya tehlike veya zaruret içinde bulunan kişilere, gemilere veya uçaklara yardım amacıyla zorunlu ise, geçiş kapsamına giren bir eylem olarak değerlendirilir." Geçişte önemli olan amaçtır. Bir başka amaçla geçiş, geçişin zararsız olması koşulu açısından değerlendirilir (Toluner, 1989, s. 111).

Zararsızlık niteliği ise 19. maddede açıklanmıştır: "Geçiş, kıyı devletinin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar vermedikçe zararsızdır. Geçiş, bu sözleşme hükümlerinin ve uluslararası hukukun diğer kurallarına uygun olarak gerçekleştirilecektir (Vank, 1998, s. 24). Bu kural, genel ve soyut olduğu için, aynı maddenin ikinci fıkra-sında geçişi zararsız olmaktan çıkaran durumlar sıralanmıştır, ancak bunların tahdidi (tüketici) nitelikte olmadığını (Aybay, 1998, s. 46), kıyı devletinin düzenine, barışına ve güvenliğine zarar veren benzer her türlü davranışın geçişi zararlı niteliğe büründüreceğini belirtmekte fayda vardır.

Sözleşme'nin 19. maddesinin 2. fıkrasına göre, şu eylemler geçişi zararlı kılar:

- Kıyı devletinin ülke bütünlüğüne veya siyasi bağımsızlığına karşı veya BM Şartı'nda öngörülen ilkelere aykırı olan herhangi bir başka biçimde kuvvet kullanmak veya tehdide başvurmak,

- Hangi türden olursa olsun, silah kullanmak veya silahlı uygulamalar yapmak,

- Kıyı devletinin savunmasına veya güvenliğine halel getirecek biçimde bilgi toplamak amacına yönelik herhangi bir faaliyette bulunmak,

- Kıyı devletinin savunmasını veya güvenliğini etkilemek amacına yönelik herhangi bir propaganda faaliyetinde bulunmak,

- Herhangi bir hava gemisinin uçurulması, konması veya kabulü,

- Herhangi bir askeri aracın uçurulması, konması veya kabulü,

- Kıyı devletinin gümrük, maliye, muhaceret veya sağlık düzenlemelerine aykırı bir biçimde herhangi bir eşyanın, kişinin veya paranın alınması veya boşaltılması,

- Ciddi kirlenmeye yol açan, bu andlaşmaya aykırı bir kasti davranış,

- Her türlü balıkçılık faaliyeti,

- Araştırma ve gözetleme faaliyetinde bulunmak,

- Kıyı devletinin herhangi bir komünikasyon sistemine veya diğer herhangi bir kolaylık veya tesislerine müdahale amacına yönelik herhangi bir davranış (Toluner, 1989, s. 116).

Geçişin zararlı olduğuna karar verme yetkisinin kimde olduğu konusunda ise, Sözleşme'de herhangi bir hüküm yoktur. O halde bu konu, örf ve adet hukuku çerçevesinde çözümlenecektir. Kıyı devleti geçişin zararsız olmadığına, başka bir ifade ile, zararlı olduğuna karar verdiğinde, bayrak devleti bu nitelendirmeyi kabul eder ise sorun kolaylıkla çözüme kavuşturulabilir. Aksi halde, yani bayrak devleti bu nitelendirmeyi kabul etmez ise, ki; çok büyük ihtimalle böyle olacaktır, sorun diplomatik girişimlerle çözümlenecektir. Bu da olmaz ise konu davalaşacaktır. Ancak, konunun davalaşabilmesi için, her iki tarafın da UAD'nın yetkisini kabul etmesi gerekmektedir. Taraflardan birisinin bu yetkiyi kabul etmemesi durumunda konu yine çözümsüz kalacaktır.

5.3.2.1.1. Kıyı Devletinin Yükümlülükleri ve Yetkileri:

BMDHS'ne göre kıyı devletinin **yükümlülükleri** şunlardır:

- Zararsız olan geçişi önlememe yükümü,

- Ulaştırma ile ilgili tehlikeleri uygun bir biçimde duyurma yükümü,

- Yabancı gemiler için bir ücret almama yükümü (ücret sadece, o gemi için yapılan özel bir hizmetin karşılığı olarak alınabilir (Aybay, 1998, s. 47),

- Yabancı gemiler için, zararsız geçiş hakkının reddedilmesi veya kısıtlanması sonucunu doğuracak koşullar ileri sürmemek,

- Geminin mensubu bulunduğu devletler arasında veya geminin taşıdığı yükün yüklendiği, boşaltıldığı veya bu yükün namına taşındığı devletler arasında hukuken veya fiilen ayrım yapmamak.

Buna karşılık kıyı devletinin **yetkileri** ise şunlardır(16. madde):

- Zararsız olmayan geçişi önlemek için gerekli önlemleri alma yetkisi,

- Kıyı devletinin karasularında geçerli olan hukuksal düzeni uygulama yetkisi (geçiş zararlı nitelikte olmasa da, kıyı devleti, hukuksal düzeni ihlal eden gemilere karşı, kendi hukuk düzeninin öngördüğü bütün önlemleri alabilir ve uygulayabilir). Bu kuralın kapsamı 21. ve 22. maddelerde sınırlayıcı (tüketici) bir biçimde düzenlenmiştir: **i.** Ulaştırma güvenliğinin ve deniz trafiğinin düzenlenmesi; bu arada, kıyı devleti, yetkili uluslararası kuruluşların tavsiyelerini, uluslararası ulaştırmada öteden beri kullanılan yolları, gemi ve yolların özelliklerini, trafik hacmini göz önünde tutarak, ulaştırma güvenliğinin sağlanması için, geçiş yolları saptayabilir ve trafik ayrım düzenlemeleri oluşturabilir. **ii.** Ulaştırma kolaylıkları ve yine diğer kolaylık veya tesislerin korunmasına dair düzenlemeler. **iii.** Boru ve kabloların korunmasına dair düzenlemeler. **iv.** Denizin canlı kaynaklarının korunmasına dair düzenlemeler. **v.** Kıyı devletinin balıkçılıkla ilgili mevzuatının ihlalini önlemek için yapılacak düzenlemeler. **vi.** Kıyı devletinin deniz çevresinin korunması ve kirlenmenin önlenmesi, azaltılması ve kontrolüne dair düzenlemeler. **vii.** Denizde bilimsel araştırma ve hidrografik incelemeler. **viii.** Kıyı devletinin gümrük, maliye, muhaceret veya sağlık düzenlemelerinin ihlalini önlemek için yapılacak düzenlemeler. Bu maddelerde sıralanmış düzenlemelerin, genellikle kabul edilmiş uluslararası kurallar ve standartların uygulanmasını sağlamak amacıyla yapılması durumu hariç olmak üzere; gemilerin biçimi, yapımı, donatımı veya teçhizatıyla ilgili olmaması gerekir.

- Zararsız geçişi erteleme yetkisi. Bu yetki şu koşullara uymak suretiyle kullanılabilir: **i.** Zararsız geçiş güvenliğinin korunması için zorunlu ise, geçiş

ertelenebilir. **ii.** Karasularının belirlenmiş kesimlerinde ertelenebilir. **iii.** Geçici olarak ertelenebilir. **iv.** Yabancı gemiler arasında bir ayrım yapmaksızın ertelenebilir. **v.** Erteleme kararı uygun biçimde ilan edildikten sonra uygulanabilir (mad.16/3; mad.25/3). Bu koşullara bağlanarak kabul edilmiş olan erteleme yetkisi, genişliği, kıyı devletinin veya birden fazla devlet kıyıdaş ise, bu devletlerin karasularının genişliğinden dar olan boğazlarda kullanılamaz. Kısacası; kıyı devleti, bu tür boğazlarda zararsız olan geçişi erteleyemez, ancak geçiş zararlı ise, kıyı devletinin, bu gemilerin boğazdan geçişini yasaklamak yetkisi vardır (Toluner, 1989, s. 134-139). Ayrıca ileride izleneceği üzere; bu hükümler, konunun düzenlendiği özel bir andlaşma yok ise uygulanabilecektir (mad. 35). Dolayısıyla, Türk boğazlarında uygulanması söz konusu değildir.

5.3.2.2. Transit Geçiş Hakkı

Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı toplandığında, Üçüncü Dünya Devletleri Türkiye'yi ilgilendiren iki konuda ortak politikalar saptamış bulunuyorlardı: Karasularını 12 mile çıkarmak ve balıkçılık hakları ile kıta sahanlığını meczeden bir münhasır ekonomik bölgeyi kurmak.

Üçüncü Dünya Devletleri'nin bu isteklerinin aynen ve karşılıksız gerçekleşmesi ABD'nin başını çektiği gelişmiş devletlerin aleyhine idi. Karasularının 12 mile çıkarılması kabul edilirse, o zamana kadar açık deniz kapsamında olan 100'den fazla yeni uluslararası boğaz oluşacaktı. Başta ABD olmak üzere, gelişmiş denizci devletlerin savaş ve ticaret gemilerini serbestçe geçirdikleri bu su alanları artık kıyı devletlerinin karasuları içinde yer alacaktı. Bu alanlardan geçiş, zararsız geçiş rejimine tabi olacaktı. Bu teklife karşılık ABD, boğazlardan geçişin, bundan böyle adına "transit geçiş rejimi" denilen ve gemiler için zararsız geçiş rejiminden daha serbest bir geçiş olanağı veren bir rejime tabi olması teklifini ileri sürdü. Üçüncü Dünya Devletleri bunu zorlanmadan kabul ettiler. Ancak bu düzenlemelerden asıl zarar görecek olan boğaz devletleriydi ve bu pazarlığın bedelini onlar ödeyecekti. Türkiye de bu devletlerden birisidir ve tarafı olmadığı bu pazarlıktan en fazla zarar gören devletler arasında yer alacaktı: Karasularının 12 mile çıkması özellikle Ege'de yaşanan sorunlara yenilerini ekleyecektir. Boğazlar konusunda ise; rejimin kıyı devletleri aleyhine değişmesi sebebiyle, ileride, Montreux rejiminin değişmesi durumunda sıkıntı yaratabilir. Diğer yandan, Montreux rejiminin değişmesi için

teşvik edici olabilir ve doğacak boşluğun bu sözleşme hükümleri ile doldurulması çabalarına yol açabilir (Gündüz, 1999, 88).

BMDHS'nin 38. maddesinin 2. fıkrasında, transit geçiş hakkı şöyle tanımlanmıştır: Transit geçiş, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir kısmı ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer kısmı arasında, boğazlardan, çabuk ve durmaksızın seyrüsefer etmek münhasır amacıyla ulaştırma ve uçma serbestilerinin bu bölüm hükümleri uyarınca kullanılmasıdır (Toluner, 1989, s. 140-141). Tanımdan da anlaşılacağı gibi, savaş veya ticaret gemilerinin tamamı bu haktan faydalanır, hava taşıtları da üstten uçma hakkına sahiptir. Ayrıca, denizaltılar geçerken bayraklarını göstermek zorunda değildir. Kıyı devletinin geçen gemiler üzerinde sahip olduğu yetkiler de zararsız geçiş rejimine oranla sınırlandırılmıştır. Sözleşmeye göre, zararsız geçiş rejiminin uygulandığı alanlarda kıyı devleti 8 konuda düzenleme yapabilmekte iken, transit geçiş rejiminin uygulandığı boğazlarda boğaz devleti sadece 4 konuda düzenleme yapıp icra edebilir:

- Denizde güvenlikle ilgili genellikle kabul edilmiş uluslararası düzenlemelere, usullere ve uygulamalara uygun olmak kaydı ile ulaştırma güvenliğini sağlamak ve deniz trafiğini düzenlemek konusunda,
- Kirliliği önlemek konusunda,
- Balıkçılığı düzenlemek konusunda,
- Gümrük, maliye, göç ve sağlık konusunda.

Transit geçiş hakkını kullanan gemiler, ancak bu tür düzenlemelere uymakla yükümlüdürler.

Deniz trafiğini düzenlerken de boğaz devleti tam serbest değildir. Örneğin; trafik ayrım düzenini tesis etmek için IMO'dan onay almak zorundadır. Buna karşılık zararsız geçişin uygulandığı boğazlarda aynı düzenlemeyi yapmak için IMO'nun sadece bağlayıcı olmayan görüşü sorulur. Benzer bir şekilde, kirlenmeyle ilgili konularda, boğaz devletleri düzenleyici işlemler ve uygulamalar yapma yetkisine sahip olmakla birlikte, bu yetki sınırsız değildir; uluslararası standartlara işlerlik kazandıracak düzenlemelerin ötesine gidemezler (Gündüz, 1999, s. 92).

Diğer yandan, kıyı devletinin yetkileri, zararsız geçişe oranla daraltılmış olmakla birlikte, en önemli fark olarak; zararsız geçişte kıyı devletine tanınan erteleme yetkisi, 44. maddedeki "transit geçiş hakkının kullanılması, geçici bir süre için durdurulamaz" cümlesi ile kaldırılmaktadır.

Sonuç olarak, zararsız geçiş düzeni, geçen gemiye bir takım haklar tanımakta, bazı sorumluluklar yüklemektedir; buna karşılık, kıyı devletine de bazı sorumluluklar yüklemekte ve bazı haklar tanımaktadır. Transit geçiş düzeninde ise, geçen geminin hakları genişlemekte ve yükümlülükleri daralmaktadır. Bunun anlamı; kıyı devletinin, transit geçen gemiye karşı hak ve yetkilerinin, zararsız geçişe oranla daha dar olmasıdır (Aybay, 1998, s. 52). Özellikle, kıyı devletinin, gemilerin geçişlerini önceden bildirmesini istemesi olanağı yada denizaltıların su yüzeyinden geçmesi gibi koşulların, transit geçiş düzeni için geçerli olmadıkları görülmektedir (Pazarcı, 1990, s. 352). Bu bağlamda, Boğazlar'da uygulanan rejim konusunda, Türkiye'nin yapması gereken iki husus vardır:

- Transit geçişin teamül kuralı haline gelmesine hiç değilse kendisi bakımından itiraz etmek,

- Montreux rejiminin uygulandığı alan dışında kalan alanlarda, 1936'dan bu yana zararsız geçişin uygulandığını unutmamak ve hiçbir surette boşluğun transit geçiş hükümleri ile doldurulmasına izin vermemek.

Konuyu bitirmeden önce Türk Boğazları için 35. maddeyi anımsatmakta fayda vardır.

5.4. Uluslararası Deniz Güvenliği Örgütü

Boğazlarda uygulanacak hukuksal rejimi inceledikten sonra, doğrudan Türk Boğazları'nda uygulanacak rejime geçmezden önce, bu konu ile yakından ilgili olan bir kuruluşun, Uluslararası Deniz Güvenliği Örgütü'nün (International Maritime Organisation – IMO) kısaca açıklanması gerekmektedir.

Denizciliğin gelişmesi ile birlikte, 1889'da deniz güvenliği için ilk kez New York'ta bir konferans toplandı ve deniz güvenliği için uluslararası bir örgüt kurma

düşüncesi belirdi. Bu düşünce ancak 6 Mart 1948'de Cenevre'de toplanan BM Denizcilik Konferansı'nda hayata geçirilebildi ve bir konvansiyon kabul edildi. Bu andlaşmanın yürürlüğe girebilmesi için, andlaşmaya 21 devletin bağlanması gerekiyordu. Japonya'nın 1958'de yirmi birinci devlet olarak katılımı ile IMCO (International Maritime Consultative Organisation) kurulmuş oldu. Türkiye'nin de kurucu üye olduğu ve 22 Mayıs 1982'de IMO (International Maritime Organisation) adını alan örgütün (İncediken, 1984, s. 84), 1998 yılı sonunda üye sayısı 156'ya ulaşmıştır.

IMO, BM'nin uzman bir kuruluşu olup, işlevi genelde danışmanlıktır (istişaridir). Bu, konvansiyonun ilk maddesinde belirtilen, "kendisine havale edilen sorunlar üzerinde inceleme yapıp tavsiyelerde bulunacaktır", "hükümetlere, ... örgütlere, tavsiye edecek ve gerektiğinde konferanslar düzenleyecektir", "üyeler arasında danışma ve bilgi alışverişi için gerekli mekanizmaları sağlayacaktır" gibi ifadelerden de kolaylıkla anlaşılmaktadır (Aybay, 1998, s. 70). Deniz Güvenliği Örgütü'nün çalışmaları ile gerçekleştirilmiş çeşitli konvansiyonlar vardır, bunlar; kısaca "IMO Konvansiyonları" olarak anılır. Başlıcaları şunlardır:

Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi (SOLAS): Gemilerin yapısına, can kurtarma araçlarına, seyir güvenliğine, tehlikeli eşyanın taşınmasına ilişkin kurallar içerir, dünya tonajının % 97'sine karşılık gelen, 118 devlet kabul etmiştir. Bu sözleşmeye Türkiye 1980'de taraf olmuştur (Aybay, 1998, s. 73).

Gemilerin denizleri kirletmelerinin önlenmesi hakkındaki uluslararası sözleşme (MARPOL): Denizlerin gemilerden kirletilmesini önlemeye ilişkin kurallar içerir. 1978'de bir protokol ile geliştirilmiştir (İncediken, 1984, s. 85). Türkiye de bu sözleşmeyi 1994 yılında kabul etmiştir.

Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları (COLREG): Gemilerin çatışmasını önlemeye yönelik kurallar içerir. Dünya tonajının % 96'sına karşılık gelen, 114 devlet kabul etmiştir. Türkiye bu sözleşmeye 1980'de taraf olmuştur.

Gemiadamlarının Eğitim, Yeterlik ve Vardiya tutma esaslarına dair standartlar hakkında uluslararası sözleşme (STCW): Gemilerin uygun nitelikli

gemiadamları ile donatılmasını sağlamaya yönelik kurallar içeren sözleşmeye, Türkiye 1989'da katılmış ve ulusal mevzuatını bu sözleşmeye uygun duruma getirmiştir. Kabul eden devletlerin filosu, dünya filosunun % 83'üne karşılık gelmektedir.

5.5. Diğer Boğazlar

Yukarıda ana çizgileri ile açıklanmaya çalışılan boğazlara ilişkin genel nitelikli kurallar yanında, kimi boğazların da özel düzenlemelere bağlandıkları görülmektedir. Böyle özel bir andlaşmanın olması durumunda, bu andlaşma hükümleri uygulanacak; aksi durumda yada açıklık bulunmaması durumunda genel nitelikli örf ve adet hukukunun kuralları uygulanacaktır. Uluslararası suyolu olmalarından ve geçiş düzenlerinin andlaşmalar ile düzenlenmesinden dolayı kanallar da bu kapsamda düşünülebilir.

Süveyş Kanalı: Kanaldan geçiş, Osmanlı İmparatorluğu, Almanya, Avusturya, İspanya, Fransa, İngiltere, İtalya, Hollanda ve Rusya arasında akdedilen 1888 tarihli İstanbul Andlaşması ile düzenlenmiştir. Türkiye, Lozan Barış Andlaşması'nın 17. maddesi ile Mısır ve Sudan Üzerindeki haklarından 1914'ten itibaren hüküm ifade etmek üzere vazgeçerken, İstanbul Andlaşması'nın diğer devletlerin katılımına açık olması sebebiyle tekrar taraf olmuştur. Kanal, 1956'da Mısır Hükümeti tarafından millileştirilene kadar, Osmanlı İmparaatorluğu tarafından 1866'da bir fermanla onaylanan imtiyaz uyarınca, Kanal Şirketi tarafından işletilmiştir.

Geçiş açısından, Andlaşma'nın en önemli maddesi, 1. maddedir: Kanal, hangi bayrağı taşırsa taşısın, bütün devletlerin, ticaret ve savaş gemilerine, barış zamanında ve savaş zamanında, açık ve serbest olacaktır. Ülke devletinin bu yükümüne karşılık, diğer devletlerin, Kanalı abluka etmeme ve savaş hukukunun muharip devletlere tanıdığı yetkileri, kanal bölgesinde kullanmama yükümü vardır (mad. 4) (Toluner, 1989, s. 147-148). Aslında bu maddelerle kanal tamamen tarafsızlaştırılmıştır.

Panama Kanalı: Kanal, Panama devletinin ülkesinde bulunmakla beraber, ABD tarafından işletilmektedir. Bu iki devlet arasındaki ilişkiler, 18 Kasım 1903 tarihli bir andlaşma ile düzenlenmiştir: Panama, ABD'ye, bir tutar karşılığında, kanalın yapımı,

bakımı, işletilmesi ve korunması yetkisini tanıdığı gibi, kanalın her iki yakasında beşer mil genişliğinde bir ülke kesiminin, kullanılması, işgali ve kontrolü yetkisini daimi olarak tanımıştır. Andlaşmanın geçişle ilgili maddeleri, Süveyş Kanalı gibi olmakla beraber, barış ve savaş zamanı durumlarından açıkça bahsedilmemiştir. Birinci ve İkinci Dünya Savaşlarında ABD, genelde Kanalı açık tutmuş, fakat savaşa katıldığı andan itibaren kapatmıştır. Panama ve ABD, son olarak 1977'de, Panama Kanalı'nın Daimi Tarafsızlığına ve İşletilmesine dair Andlaşma ile Kanal'ın bir uluslararası transit suyolu olduğunu ve daimi olarak tarafsız kalacağını kabul etmişlerdir. Kanal, barış zamanında ve savaş zamanında, bütün ticaret ve savaş gemilerinin barışçı geçişlerine, eşit şartlar altında açık ve güvenlik içinde olacaktır. Kanal'ın bu anlamdaki daimi tarafsızlığını koruma yükümünü, ABD ve Panama Cumhuriyeti yüklenmiştir. Ayrıca bütün devletlerin katılımına açık bir protokol de hazırlanmıştır (Toluner, 1989, s. 151-152).

Kiel Kanalı: Kuzey Denizi ile Baltık Denizi'ni bağlayan ve tümüyle Almanya ülkesinde bulunan Kanal, 1896'da Almanya tarafından yapılmıştır. 1919 Versailles Barış Andlaşması'nın imzalanmasına kadar olan sürede, içsular rejimine tabi kılınmıştır. Versailles Barış Andlaşması ile, uluslararası suyolu rejimine tabi hale sokulmuş ve Almanya ile barış durumunda olan bütün devletlerin, ticaret ve savaş gemilerine açık ve serbest olması kabul edilmiştir.

Danimarka Boğazları: Küçük Belt, Büyük Belt ve Sound Boğazları'ndan oluşan Danimarka Boğazları, Kuzey Denizi ile Baltık Denizi arasında yer alır. Bu Boğazlar'ın hukuksal statüsü, 1857 Kopenhag Andlaşması ile oluşturulmuştur; Danimarka bir defaya mahsus olmak üzere ödenecek tazminat karşılığında, akit taraflara mensup ticaret gemilerinden geçiş ücreti almama yükümü altına girmiştir. Savaş gemilerinin durumu ayrıca düzenlenmemiş olmakla beraber, Danimarka, uygulamada, gerek barış zamanında ve gerekse kendisinin tarafsız kaldığı bir savaş zamanında, savaş gemilerinin geçişine itiraz etmemiştir (TOLUNER, 1989, s., 153).

Cebelitarık Boğazı: Atlas Okyanusu ile Akdeniz'i bağlayan tek suyoludur. Uzunluğu; 13 mil, genişliği; en geniş yerinde 24 mil, en dar yerinde ise 10 mil kadardır. Kıyı devletleri, karasularını 12 mil olarak saptadıkları takdirde, her iki kesimi de Karasuları rejimine tabi olacak bir boğazdır. Boğaz'dan geçiş serbestisi,

İngiltere ile Fransa arasındaki 1904 tarihli Bildiri ile teyit edilmiş ve ayrıca, Afrika kıyısının bazı kesimlerinin tahkim edilmemesi kabul edilmiştir. İspanya, Fransa ile imzaladığı 1912 tarihli andlaşma ile bu Bildiri'ye katılmıştır (Toluner, 1989, s. 154).

Magellan Boğazı: Atlantik Okyanusu ile Büyük Okyanus'u birleştiren boğazın uzunluğu; 310 mil, genişliği; en geniş yerinde 22 mil, en dar yerinde 11 mil kadardır. Şili ile Arjantin arasında yapılan 1881 tarihli andlaşma ile Boğaz daimi olarak tarafsızlaştırılmış ve bütün devletlerin gemilerine serbest geçiş hakkı tanınmıştır (Toluner, 1989, s. 154).

Görülüyor ki, diğer bütün kanal ve boğazların geçiş rejimi serbest rejimdir. Dolayısıyla, tamamı zararsız geçiş rejimine tabidir, sonucuna varılabilir, ancak transit geçiş rejiminin uygulanıp uygulanmayacağı, her bir andlaşmanın incelenmesini gerektirir.

5.6. Türk Boğazları'nda Uygulanacak Hukuksal Rejim

Türkiye, Lozan Sözleşmesi'ni imzaladığı sırada, başta kapitülasyonlar olmak üzere, kendi geleceği için öncelikli sorunlara ağırlık vermiş, bu arada Boğazlar konusu da dahil olmak üzere bazı konularda taviz vermek zorunda kalmıştır. Uygulanmakta olan kapitülasyonların ortadan kaldırılması, yeni kurulacak Devlet'in bekası için zaruri ve hatta en öncelikli konusudur. Çünkü; Osmanlı İmparatorluğu tarafından ilk olarak 1535 yılında Fransızlar'a verildiği kabul edilen kapitülasyonlar, başlangıçta çift yönlü çıkar sağlamasına rağmen, zamanla neredeyse tüm batılı devletlere verilmiş ve artık "emperyalist kapitülasyon" niteliğine bürünmüştür. Ticaret, hukuk, din ve siyaset alanındaki imtiyazlardan oluşan kapitülasyonlar, Osmanlı İmparatorluğu'nu zamanla sömürge bir ülke haline getirmiştir (Nebioğlu, 1986, s. 2-14). Yeni kurulacak Türk Devleti'nin öncelikle bu karabasandan kurtulmaya ne kadar kararlı olduğunu, Büyük Millet Meclisi'nin uluslararası alanda yaptığı ilk andlaşma olan, Rusya ile 16 Mart 1921'de imzalanan Moskova Andlaşması'nda yer alan ve kapitülasyonların her türünün reddini içeren 7. maddesinden anlaşılabilir. Bu şartlar altında imzalanan Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin iki düzenlemesi Türkiye bakımından çok sakıncalı idi;

I. Bölgede geniş bir alan askersizleştiriliyor,

II. Boğazlarda geniş yetkileri olan Boğazlar Komisyonu kuruluyordu.

Bir devletin egemen sayılabilmesi için, ülkesi üzerinde tek ve mutlak egemen güç olması ve askeri gücünü dilediği gibi kullanabilmesi, en azından konuşlandırabilmesi gerekmektedir. Bu sözleşmenin getirdiği düzenleme ise, Türkiye'nin kendi ülkesi içinde bulunan Boğazlar Bölgesi'nde egemenlik yetkilerini fazlası ile sınırlıyordu. Çağımızda, devletlerin çok taraflı andlaşmalarla bazı egemenlik yetkilerinden feragat etmeleri mümkünse de, bunlarda "karşılıklılık" esasının kabul edildiği görülür. Oysa, Lozan Sözleşmesi'nde Türkiye'nin Boğazlar bölgesindeki egemenlik yetkilerinden vazgeçmesi, tek yanlı bir ödündür ve normal şartlar altında kabulü mümkün değildir. Türkiye de bu sözleşmenin değiştirilmesi için, daha ilk günden itibaren uygun ortamın oluşmasını kollamıştır.

Lozan'da imzalanan Boğazlar'ın Rejimine Dair Konvansiyon'da öngörülen geçiş düzeni şöyledir:

Ticaret gemi ve uçakları, barış zamanında geçiş serbestisine haizdir. Türkiye'nin tarafsız kaldığı bir savaş durumunda; Türkiye, tarafsızlık haklarını, geçişi engelleyecek biçimde kullanamaz. Türkiye'nin muharip olduğu bir savaş zamanında, tarafsız devletlere mensup ticaret gemi ve uçakları, düşmana yardım etmemek şartıyla geçebilir. Düşman gemi ve uçaklarına karşı ise Türkiye'nin bütün hakları saklıdır. Savaş gemi ve uçakları, barış zamanında, Boğazlar'dan geçebilir, fakat Karadeniz'e açılacak gemiler açısından, Karadeniz'de kıyısı olan devletler lehine bazı sınırlamalar getirilmiştir. Türkiye'nin tarafsız olduğu savaş durumunda, barış zamanında öngörülen şartlar altında geçiş serbestisi vardır. Türkiye'nin muharip olduğu savaş durumunda ise tarafsız devlet gemilerinin serbest geçiş hakkı vardır (Toluner, 1989, s. 163).

Türkiye'nin Boğazlar'daki egemenlik haklarını sınırlayan Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ni değiştirmeye yönelik girişimleri için uygun ortam, 1930'lu yılların başlarında oluşmaya başlamıştır. Dünyada meydana gelen önemli değişim ve gelişmeler sonucunda, daha önce umulanın aksine, silahsızlanma çalışmaları olumlu sonuç vermemiş, Boğazlar'ın garantörü olan Millet Cemiyeti'nin kollektif güvenlik

sistemi, saldırganlara karşı başarılı bir şekilde uygulanamamış ve Milletler Cemiyeti işlemez duruma gelmeye başlamıştır. 1933 yılında Japonya'nın Mançurya'ya saldırması üzerine, Milletler Cemiyeti öngördüğü yaptırımların hiçbirini yapamamıştır. Türkiye bu vesile ile 23 Mayıs 1933'te Londra'da yapılan Silahsızlanma Konferansı'nda Boğazlar'ın statüsünün değiştirilmesini ilk defa talep etmiş, ancak yeri olmadığı gerekçesi ile kabul görmemiştir (Başyurt, 1998, s. 54).

1934 Yılında silahlanmaya başlayan Almanya, 1935 yılında Versailles Andlaşması'na aykırı olarak, zorunlu askerlik sistemini ortaya koymuştur. Türkiye, 17 Nisan 1935 tarihinde Almanya'nın durumunu görüşmek üzere olağanüstü toplanan Milletler Cemiyeti Konseyi'nin toplantısında, Boğazlar'la ilgili talebini tekrarlamıştır. Türkiye'nin bu isteğine, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nden, başlangıçtan beri rahatsız olan Sovyet Rusya'dan olumlu cevap gelmiştir. Ancak, İngiltere, Fransa ve İtalya'nın baskıları sebebiyle bu istek de reddedilmiştir. Fakat, 1936'da Milletler Cemiyeti üyesi İtalya'nın, bir diğer üye Habeşistan'a saldırması ve Lozan'da kendisine bırakılan Oniki Ada'yı silahlandırmaya başlaması, Milletler Cemiyeti'nin kağıt üzerinde kaldığını bir kez daha ortaya koymuştur. Öte yandan Almanya'nın silahlanmasının ürkütücü boyutlara ulaşması, Avrupa devletlerinin, artık Rus tehdidine karşı Akdeniz donanmalarının gücüne inanmaları ve Rusya'nın Boğazlar'ı, Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin savaş gemilerine kapatma isteği, Türkiye'ye Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ni barışçı yollardan değiştirmek için önemli bir fırsat vermiştir (Başyurt, 1998, s. 56).

Nihayet Türkiye, Sözleşme'ye taraf ülkelere, 11 Nisan 1936'da bir nota yollayarak, halen uygulanmakta olan Boğazlar Rejimi'nin, günün koşullarına uymadığını belirtmiş ve değiştirilmesini bir kez daha talep etmiştir. Türkiye'nin bu isteğine, İtalya dışındaki tüm imzacı devletlerden cevap gelmiş ve 22 Haziran 1936'da Montreux'de, İtalya hariç olmak üzere, 1923 tarihli Boğazlar Sözleşmesi'nde imzası bulunan devletlerin temsilcilerinden oluşan bir konferansın toplanması sağlanmıştır (Başyurt, 1998, s. 57). Türkiye'nin bu konferansı toplaya-bilmesinin hukuksal gerekçesi, beklenmeyen şartların ortaya çıkması yada genel hukuk ilkesi olan "şartlar değişince, kurallar değişir" ilkesidir. Siyasi yönüne gelince ise, bu başarı için; "değişimi yakından takip eden ve koşulları lehine değerlendirebilen bir stratejik anlayışın ürünüdür" denilebilir.

5.6.1. Montreux Boğazlar Sözleşmesi

Boğazlar'ın bugünkü hukuksal rejimini düzenleyen Boğazlar'ın Rejimine Dair Konvansiyon, 20 Temmuz 1936'da Montreux'de, Türkiye, Bulgaristan, Fransa, Yunanistan, Japonya, Romanya, Sovyetler Birliği, Yugoslavya, İngiltere ve İngiliz Commonwealt'ine dahil Avustralya temsilcileri tarafından imzalanmış ve 9 Kasım 1936'da yürürlüğe girmiştir. İtalya, Andlaşma'nın 27. maddesi gereği, 1938'de Andlaşma'ya katılmış, öte yandan Japonya ise 8 Eylül 1951 tarihli Barış Andlaşması'nın 8. maddesi ile Montreux Konvansiyonu'ndan doğabilecek tüm hak ve menfaatlerinden vazgeçmiştir (Toluner, 1989, s. 164). Bu andlaşmanın Türkiye açısından en önemli yanı; Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile Türkiye'nin hak ve yetkilerine getirilen iki çok önemli sınırlamanın ortadan kaldırılmasıdır. Boğazlar Komisyonu'nun yetkileri Türkiye'ye devredilecektir (mad. 24) ve önceki sözleşmede yer alan askersizleştirilecek bölge ile ilgili hüküm, yeni sözleşmede yer almaması dolayısıyla ortadan kaldırılmıştır.

Montreux Sözleşmesi ile kabul edilen geçiş rejimine gelince:

a) Ticaret gemileri:

aa) Barış zamanında: Ticaret gemileri, bayrağı ve yükü ne olursa olsun, gündüz ve gece serbestçe geçebilir. Yalnız, Boğazlar'ın girişine yakın bir yerde sağlık kontrolüne tabi tutulurlar. Bu kontrol, kural olarak en çabuk biçimde yapılır ve gemiler bundan sonra geçiş sırasında durdurulamazlar. Boğazlar'dan geçen gemilerden, Andlaşma'nın I. Ek'inde belirtilmiş olan rüsumdan başka herhangi bir ücret talep edilemez. Kılavuzluk ve römorkaj, ihtiyaridir (isteğe bağlıdır). Bu ihtiyari hizmetler karşılığı alınacak ücretlerin miktarı, Türkiye Hükümeti tarafından, zaman zaman ilan edilecektir (mad.2, 3, I. Ek mad. 5).

bb) Türkiye'nin tarafsız olduğu savaş zamanı: Ticaret gemileri, barış zamanında öngörülen esaslar dahilinde, geçiş serbestisinden yararlanırlar (mad. 4).

cc) Türkiye'nin muharip olduğu savaş zamanı: Tarafsız devletlere mensup ticaret gemileri, düşmana yardım etmemek şartıyla, geçiş serbestisinden yararlanırlar. Türkiye, Savaş Hukuku'nun muhariplere tanıdığı hakları kullanarak, bu gemilerin taşıdığı yükü kontrol edebilir. Bu durumda, gemilerin Boğazlar'a gündüz girmeleri

ve Türk makamları tarafından gösterilen yolu izlemeleri gerekir (mad. 5). Kılavuz alma zorunluluğu getirilebilir; bu durumda ücret alınabilir (I. Ek mad.6).

dd) Türkiye'nin kendisini pek yakın bir harp tehlikesi tehdidine maruz saydığı durumda: Bu durumda ticaret gemileri, barış zamanı düzeni uyarınca geçebileceklerdir. Fakat, gemilerin Boğazlar'a gündüz girmeleri ve Türk makamları tarafından gösterilen yolu izlemeleri gerekir. Ayrıca, ücrete tabi olmamak koşuluyla, kılavuz mecburiyeti getirilebilir (mad. 6).

b) Savaş gemileri: Andlaşma'nın savaş gemileri ile ilgili hükümleri açısından, savaş gemilerinin nitelikleri ve tonajları ile ilgili esaslar II. Ek'te belirtilmiştir, bu tanımlamaların dışına çıkılamayacağı ise 8. maddede kabul edilmiştir.

aa) Barış zamanı: Barış zamanı düzeninde, Türkiye'nin güvenliğinin korunması amacıyla bazı sınırlamalar konmuştur. Aynı şekilde, Karadeniz'de kıyısı olan devletlerin güvenliği için de yabancı devletlerin, bu denizde bulundurabilecekleri deniz gücü sınırlandırılmıştır.

aaa) Boğazlar'dan geçiş ile ilgili sınırlamalar: Boğazlar'dan geçiş yapacak olan savaş gemilerinin, geçişlerini siyasi yoldan Türkiye Hükümeti'ne ihbar etmeleri gerekir. Bu ihbarın; en az, Karadeniz ülkeleri için 8, diğerleri için 15 gün önce yapılması gerekmektedir (mad. 13).

Boğazlar'dan barış zamanında, Boğazlar'a gündüz girmek kaydıyla, yalnız hafif suüstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemiler geçebilir (mad. 10, 13).

Türk Boğazları'ndan geçiş yapan yabancı savaş gemisi, üzerinde bulunabilecek hava gemilerini kullanamaz (mad.15). Hasar ve arıza durumu hariç, geçiş için gerekli olan süreden daha uzun süre Boğazlar'da kalamaz (mad. 16).

Boğazlar'da, aynı anda geçiş halinde bulunan yabancı gemilerin toplam tonajı 15.000 tonu aşamaz (mad.14/1).

Gemilerin sınıfları ve tonajları bakımından kabul edilen bu sınırlamanın iki istisnası vardır; Türkiye Hükümeti'nin daveti üzerine Boğazlar'daki bir limanı kısa bir süre için ziyaret edecek olan yabancı devlet gemileri (mad. 17) ve 15.000 tondan yüksek bir tonajda olsa da, Karadeniz devletlerinin savaş gemileri, teker teker ve en çok iki torpido refakatinde olmak kaydıyla Boğazlar'dan geçebilirler (mad. 11).

bbb) Karadeniz'deki Durum: Barış zamanında, Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlere ait hafif suüstü gemilerinin, küçük savaş gemilerinin ve yardımcı gemiler dışında kalan gemilerinin Boğazlar'dan geçiş hakkı olmadığı için, bunların Karadeniz'e açılma olanağı da yoktur. Ayrıca, 18. madde ile Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin, barış zamanında Karadeniz'de bulundurabilecekleri deniz kuvvetinin miktarı 30.000 ton, her halde 45.000 tonluk toplam tonaj ile sınırlandırılmıştır. Bu miktarın ise ancak üçte ikisi tek bir devlete ait olabilir ve amacı ne olursa olsun bu gemiler, Karadeniz'de 21 günden fazla kalamaz.

bb) Türkiye'nin tarafsız olduğu savaş zamanı: Bu durumda tarafsız olan devletlerin savaş gemileri, barış zamanı için öngörülen esaslar dahilinde Boğazlar'dan geçebilir ve Karadeniz'e açılabilirler (mad. 19/1). Muharip devletlerin savaş gemileri Boğazlar'dan geçemez, bu nedenle de Karadeniz'e de açılamaz. Ancak muharip devletlere ait olup da savaşın başlangıcında limanlarından ayrılmış olan savaş gemilerine, bu limanlara gitmek üzere geçiş izni verilir. Bu gemiler, Boğazlar'da savaş hukukunun muhariplere tanıdığı hakları kullanamazlar (mad. 19/2, 4). Bu noktada belirtmek gerekir ki; Montreux Sözleşmesi'ne taraf olan devletlerin hepsi, daha sonraki bir andlaşma olan Birleşmiş Milletler Şartı'na da taraftırlar. Bu Şart'ın 25. maddesi ile Güvenlik Konseyi'nin aldığı kararları kabul etme ve uygulama yükümünü kabul etmişlerdir. Ayrıca, 49. madde ile Güvenlik Konseyi'nin barış ve güvenliğin sağlanması ve yeniden iadesi için aldığı tedbirlerin uygulanmasına yardım etmeyi taahhüt etmişlerdir. Böylece, Montreux Sözleşmesi'nin, muharip devletlerin savaş gemilerine geçiş hakkı vermeyen hükümleri, Şart hükümleri ile tadil edilmiştir. Bu nedenle, BM çerçevesinde alınan zorlayıcı tedbirlerin uygulanması, bugün için Boğazlar'ın muharip devletlerin savaş gemilerine kapalı tutulması kuralının bir istisnasını oluşturur.

cc) Türkiye'nin muharip olduğu savaş zamanı: Bu durumda, tarafsız olsun veya muharip olsun, Karadeniz'e kıyısı olsun veya olmasın, yabancı devletlere ait savaş gemilerinin geçişlerini düzenlemek, tamamen Türkiye'nin takdirindedir.

dd) Türkiye'nin kendisini pek yakın bir harp tehlikesi tehdidine maruz saydığı durumda: Bu durumda, Türkiye'nin muharip olduğu savaş zamanı için öngörülen düzen uygulanır. Yalnız, bu düzenin uygulanmasına başlamadan önce, mensup bulundukları limanlardan ayrılmış olan savaş gemilerine, bu limanlara ulaşmaları için izin verilir. Bu düzenin uygulanmasına sebebiyet veren devletlerin savaş gemileri, bu haktan yararlanamaz (mad. 21/1, 2).

"Pek yakın bir harp tehlikesi tehdidi"nin bulunup bulunmadığını Türkiye takdir edecektir. Fakat bu takdir hakkını kullanış biçimi, 21. maddenin 3 ve 4. paragrafları ile Milletler Cemiyeti'nin denetimine tabi tutulmuştur. Milletler Cemiyeti ortadan kalktığına göre, bu hükmün bugün uygulanma olanağı yoktur. Fakat bu, Türkiye'nin bu konuda sınırsız takdir hakkı olduğu anlamına gelmez. Takdir hakkının kullanılış biçimi, normal uluslararası usuller uyarınca, Sözleşme'ye taraf olan diğer devletler tarafından tartışılabilir.

c) Hava Gemileri: Boğazlar üzerindeki hava sahasında ise sadece sivil uçaklar, Akdeniz – Karadeniz arasında ve Türkiye Hükümeti'ne bildirmek şartı ile uçabilirler (Toluner, 1989, s. 166-179).

Montreux Sözleşmesi'nin sona ermesi ve değiştirilmesi ile ilgili hükümler: 28. madde gereği, yürürlüğe girdiği tarihten itibaren 20 yıl süre ile yürürlükte kalacaktır. Bu süre dolduktan sonra Andlaşma, akid taraflardan birinin talebi üzerine feshedilebilir. Bu hakkı kullanmak isteyen taraf, bu isteğini iki yıl önceden Fransa Hükümeti'ne bildirmek zorundadır. İki yıllık feshi ihbar süresi sonunda Andlaşma feshedilmiş olur. Andlaşma fesih hakkının kullanılmasına kadar yürürlükte kalacaktır. Ayrıca 20 yıllık süre dolduğuna göre, bu hak herhangi bir zamanda kullanılabilir.

Andlaşma'nın kısmen değiştirilmesi usulü ise 29. maddede düzenlenmiştir. Andlaşma'nın yürürlüğe girdiği tarihten itibaren, her beş yıllık sürenin bitimine üç ay kala akid taraflardan her biri Andlaşma'nın bir veya birkaç maddesinin

değiştirilmesini önerebilir. Kural olarak, bu öneriyi diğer iki akid tarafın desteklemesi gerekir. Diplomasi yolu ile bir çözüm sağlanamazsa, akid taraflar bu konuda toplanacak bir konferansa katılmayı taahhüt ederler. Değişikliğin gerçekleşebilmesi için, konferansta kural olarak oybirliği aranır. Fakat, 14 ve 18. maddelerin değiştirilebilmesi için, Türkiye dahil Karadeniz'e kıyısı bulunanların tamamının içinde olduğu, dörtte üç çoğunluk olması yeterlidir (Toluner, 1989, s. 179-180).

Bu konu ile ilgili olarak belirtelim ki; bugüne kadar Andlaşma'nın değiştirilmesine ilişkin, Sovyetler Birliği'nin İkinci Dünya Savaşı sonrasındaki hukuk dışı ve başarısız girişimleri hariç olmak üzere, uluslararası alanda bir girişim olmamış ve Andlaşma tamamıyla yürürlüktedir. Bunun nedeni olarak, Andlaşma ile iyi bir çıkar dengesinin kurulmuş olmasının yanında, diğer benzer boğazlar ile hemen hemen aynı kuralları içeren bir rejimin kurulmuş olduğunu gösterebiliriz.

5.6.2. Montreux Sonrası Durum

Türk Boğazları'nın hukuksal statüsünü belirleyen 1936 Montreux Boğazlar Sözleşmesi, dönemin şartları içerisinde imza edildiğinden, zamanla Boğazlar'da artan gemi trafiğinin getirdiği sıkıntıları aşmakta zorluklar yaşanmaya başlanmıştır. Türkiye, her ne kadar 1965 ve 1982 yıllarında limanlar tüzüğü çıkararak Boğazlar'ın ve seyrüseferin güvenliğini sağlamaya çalışmış ise de, yeterli olmamıştır. Türkiye, Boğazlar'da artan kazaların ve çevre kirlenmesinin önlenmesi ile seyrüsefer güvenliğinin sağlanması için, 90'lı yılların başından itibaren daha geniş çaplı çalışmalara başlamıştır. 1991 yılında Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra yaşanan gelişmeler bu ihtiyacı daha da arttırmıştır.

1982 Limanlar Tüzüğü'nün en önemli eksiği; akıntı, rüzgar, görüş mesafesi ve gemilerin büyüklüğü gibi, seyrüsefer güvenliği ile doğrudan ilgili konularda hükümler içermemesidir. Nitekim, 1 Haziran 1982 ile 1 Haziran 1994 arasında, Boğazlar Bölgesi'nde 47 kişinin can kaybına sebep olan, 218 büyük kaza yaşanmıştır. Bu kazaların büyük çoğunluğunu, çarpma (yüzde 57), karaya oturma (yüzde 22) ve kıyıya çarpma (yüzde 8) gibi seyrüsefer hatalarıyla ilgili hususlar oluşturmuştur (Başyurt, 1998, s. 76-77). Tüm bunlar Boğazlar Bölgesi'nde trafiği düzenlemek amacıyla yeni bir tüzük hazırlanmasına sebep olmuştur.

Gelinen bu aşamada Türkiye, amacı; "Boğazlar'da en yüksek oranına ulaşan gemi trafiğinde, seyrüsefer, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak" olan 1 Temmuz 1994 tarihli "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük" ile yeni bir düzenleme getirmiştir. Bu bölgede güvenliği tehdit eden hususları kısaca şöyle sıralayabiliriz:

a) Seyrüsefer güvenliğini tehdit eden nedenler:
aa) Boğazlar'ın doğal yapısından kaynaklanan nedenler,
bb) Mevcut trafik ve kazalardan kaynaklanan nedenler,
cc) Potansiyel artıştan kaynaklanan nedenler;
aaa) Boğazlar'ın ve Karadeniz'in hinterlandındaki büyüme,
bbb) Hazar petrolünün Boğazlar'dan taşınmasına ilişkin projenin etkisi,
b) Can güvenliğine yönelik tehditlerden kaynaklanan nedenler,
c) Çevre güvenliğine yönelik tehditlerden kaynaklanan nedenler.

5.6.2.1. 1994 Tarihli Boğazlar Tüzüğü ve Getirdiği Yeni Kurallar

Türkiye, 11 Ocak 1994 tarihinde Resmi Gazete'de yayınlanan, 1 Temmuz 1994 tarihinde ulusal olarak, 24 Kasım 1994 tarihinden itibaren de uluslararası olarak yürürlüğe giren "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük" ile dünyadaki değişim ve yeni gelişmeler sebebiyle artan ve giderek daha da artacağı mümkün olan Boğaz trafiğinin ortaya çıkardığı ulaşım ve çevreye yönelik tehdit ve tehlikeleri en düşük seviyeye düşürmeyi hedeflemiştir. Aslında Türkiye'nin yürürlüğe koyduğu bu düzenin daha kapsamlıları, Panama Kanalı, Süveyş Kanalı, Manş Denizi gibi uluslararası suyollarında çok daha önceleri yürürlüğe konmuştur.

Boğazlar Bölgesi trafiğine yeni düzenlemeler getiren Tüzük, 1936 Montreux Sözleşmesi'ne uygun olarak ticaret gemilerinin geçişine herhangi bir sınırlama veya yasak getirmezken, bu gemileri değişik sınıflara ayırarak güvenli ulaşım sağlanabilmesi için farklı kurallar getirmiştir. Yeni tüzüğe göre ticaret gemileri, uzunluğuna göre; 150 metreden uzun veya kısa, ağırlığına göre; 500 grostondan ağır veya hafif, yüksekliğine göre; 58 metreden yüksek veya alçak, yüküne göre; nükleer veya tehlikeli madde taşıyan veya taşımayan şeklinde sınıflara ayrılmıştır. Tüzük ile ayrıca, gemilerin hızlarına, rüzgar ve akıntı durumuna göre sınırlamalar getirilmiş ve görüş mesafesinin yarım milin altına düşmesi halinde, her iki Boğaz'ın da trafiğe

tamamen kapatılması kararlaştırılmıştır. Denizi kirleten gemilere cezalar getirilmiş, gemilerin yüklerini önceden bildirme şartı da konmuştur. Getirilen en önemli düzenlemelerden ikisi de, hava çekimi 58 metreden yüksek olan gemilerin geçemeyeceği ve uzunluğu 150 metreden fazla olan gemilerin geçişlerinde, manevra zorluğu dikkate alınarak Boğaz trafiğinin karşı yönden gelen gemilere kapatılması kararı olmuştur (Başyurt, 1998, s. 101). Tüzük ile 150 metreden uzun Türk gemilerine kılavuz kaptan alma zorunluluğu getirilir iken, yabancı gemilerin sadece kılavuz kaptan almaları yönünde uyarılmaları kuralı getirilmiştir. Bunun nedeni; Boğazlar'da belirleyici düzen olan Montreux'nün dışına çıkılamamasıdır.

Bu tüzük, 1994 Mayısı'nda, aslında herhangi bir zorunluluk yok iken, Türkiye tarafından IMO'nun onayına sunulmuş ve onaylanarak 24 Kasım 1994 tarihinden itibaren uluslararası nitelik kazanmıştır. Olaya iki taraftan bakmak mümkündür:

- "IMO danışman niteliğine sahip bir kuruluş olup, Türkiye, kendi egemenliği yetkisine giren bir konuyu, bu kuruluşun onayına sunarak kendi kendisini sınırlandırmıştır. Türkiye, bunu sadece bilgi vermek için IMO'ya gönderebilirdi" yada

- "Bu düzenlemeyi IMO'ya onaylatarak Türkiye, 156 üyeli bir kuruluşun desteğini almış ve ulusal bir tüzüğe, uluslararası nitelik kazandırarak haklılığını tescil ettirmiştir."

Ulusal çıkarlar açısından, bu konuda; "ya IMO, Tüzük'ü onaylamayıp geri çevirse idi?" sorusunu da saklı tutarak, ikinci görüşün yanında olunabilir. Ayrıca "Tüzük'ün IMO tarafından onaylanarak kabul edilmesinden sonra, bu karara sadece Rusya, Yunanistan ve Kıbrıs Rum Kesimi'nin itiraz etmesi, ikinci görüşün haklılığını gösterir niteliktedir," denilebilir.

Daha sonra açıklanmak üzere, 1994 tarihli Tüzük hakkında son olarak, "transit geçen gemi" kavramına yer verilmesinin, stratejik bir hata olduğu değerlendirilmesi yapılabilir.

5.6.2.2. 1998 Tarihli Boğazlar Tüzüğü ve Diğer Gelişmeler

Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük, teknik olarak yeterli olmakla birlikte, hukuksal olarak Türkiye için özellikle bir kavram açısından sakınca doğurabilecek niteliktedir denilebilir. Yukarıda da ayrıntılı olarak açıklandığı üzere, örf ve adet hukukunda, Montreux Sözleşmesi'nin öncesinde zararsız geçiş kavramı varsa da, ilk yazılı metin haline getirilmesi BMDHS ile olmuş, daha sonra ise ayrıca transit geçiş kavramı kodlaşmıştır. Bilindiği gibi zararsız geçiş, kıyı devleti açısından hak ve yetki bakımından, transit geçiş kavramına oranla daha avantajlı bir kavramdır. Montreux Sözleşmesi'nde "serbest geçiş" yada "özgür" geçiş"ten bahsedilmesine rağmen, 1994 tüzüğünde bu geçiş, transit geçiş olarak adlandırılmıştır. İşte, tüzüğün IMO'ya onaylanmak üzere sunulması değil ama, bu nokta, Türkiye'nin sahip olduğu yetki ve haklara halel getirmektedir. Yetkili makamlar tarafından da bu hata görülmüş olacak ki; 1997 yılında yeni bir tüzük hazırlanmaya başlanmış ve 6 Kasım 1998 tarihinde, küçük teknik ayrıntılarla birlikte, hukuksal açıdan önemli olan bu ayrıntının (bu kez transit geçiş değil) "uğraksız geçiş" olarak düzeltildiği, "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü" adıyla yeni bir tüzük yürürlüğe konmuştur.

"Uğraksız Geçiş"i ise, zararsız geçiş ile transit geçiş kavramı arasında olan, fakat zararsız geçişe çok daha yakın bir kavram olarak açıklayanlar da (Aybay, 1998, s. 55) bulunmaktadır. Oysa böyle bir yorum da haklarımızdan verilecek bir taviz anlamına gelmektedir.

Boğazlar'dan geçiş rejimi bakımından, Türkiye için bu yeni Tüzük (1998) her haliyle eskisinden (1994) daha olumludur. Ancak bazı hükümleri eleştirilebilir:

Ayrıntılı Denizcilik Hükümleri: 1998 Tüzük'ü denizcilik kuralları bakımından öncekine oranla daha ayrıntılı kurallar öngörmektedir. Bunun nedeni; daha önce, Türkiye'nin bu konudaki düzenleme yetkisine veya bunun uygulama biçimine itiraz eden devletlere karşı, yapılanın Montreux Sözleşmesi'nin kapsam ve amacına aykırı olmayan bir teknik düzenleme olduğunu kuvvetle vurgulamaktır. Ancak bu durumda, bu ayrıntılı ulusal düzenlemenin Türkiye tarafından uygulanması konusunda daha dikkatli ve özenli olmak gerekmektedir. Türk Boğazları yolu ile yapılan uluslararası deniz taşımacılığı, Montreux Sözleşmesi bağlamında kalmak üzere, bu tüzüğün

ayrıntılı hükümleri çerçevesinde de gerektiği gibi izleniyor, denetleniyor ve aykırılıklar saptanıp, bunlara uygunluğun sağlanmasına titizlik gösteriliyor ise, bir sorun olmayabilir. Fakat, bu konuda gerekli özen gösterilmiyorsa bilinmelidir ki; bu tutum uluslararası hukuk bakımından, Türkiye'nin genel olarak Boğazlar'daki düzenleme ve denetim yetkisine dair bir devlet uygulaması olarak kabul edilebilir ve Türkiye'ye karşı, bu nitelikte hukuksal yorumların ileri sürülmesine neden olabilir.

Kıyı Şeridi: Yeni Tüzük'te Türk Boğazları; "İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nden gemilerin geçiş alanı ile bu alanı çevreleyen kıyı şeridi" olarak tanımlanmıştır. Bu cümlenin ilk kısmına itiraz edilemez ise de, ikinci kısmında kullanılan "bu alanı çevreleyen kıyı şeridi" ibaresi hatalı olsa gerekir. Bu ibare, Montreux Sözleşmesi ile yürürlükten kaldırılmış olan Boğazlar Rejimine Dair Mukavele'nin (Lozan, 1923) 3. maddesini hatırlatmaktadır. Her ne kadar öngördüğü hüküm farklı bir nitelik taşıyorsa da, böyle bir çağrışım yaptırması Türkiye açısından sakıncalar yaratabilecek niteliktedir. Türk Boğazları ile ilgili olduğu oranda "Boğazlar" teriminin anlam ve kapsamı, Montreux Sözleşmesi'nin başlangıç paragraflarında öngörüldüğü biçimde yapılmalıdır. Andlaşma ile belirlenmiş bir tanımın genişlemesi anlamına gelebilecek bazı yorumları engellemek için, üstelik aleyhte olan bu gibi ibarelerden kaçınılmalıdır.

Mevzuat: Tüzük'te (mad. 2/c) "mevzuat" tanımı yapılmıştır. Buna göre; "Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası andlaşmalar, Türk yasaları, tüzükleri ve yönetmelikleri" bu tanım kapsamında yer alacaktır. Bu tanım ile uluslararası hukuk kuralları, yalnız Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası andlaşmalara indirgendiğinden, Türkiye'nin bu konuda kendi lehine mütalaa ettiği uluslararası andlaşmalara derhal taraf olmaya gayret göstermesi şarttır. Öte yandan, bu tanımda uluslararası hukukun diğer kuralları, örneğin; uluslararası hukukun genel ilkeleri ile uluslararası örf ve adet hukukunun kuralları anılmadığından, bu hükmün uygulanmasında, daraltıcı bir yorumun tercih edildiği biçiminde iddialara hazırlıklı olunması gerekir.

Trafik Ayrım Şeridi İçinde Seyretme Güçlüğü Olan Gemiler ve Büyük Gemiler: 1998 Tüzük'ünün 2/d maddesine göre; "trafik ayrım şeridi içinde seyretme güçlüğü olan gemiler, tam boyu 150 metre ve daha büyük olan yada su çekimi 10 metre ve daha büyük olan gemiler ile teknik durumları bakımından bu tüzükte

öngörülen trafik ayrım şeridi içinde seyretme güçlüğü olan gemilerdir". Oysa, "büyük gemi" tanımının verildiği 2/k maddesinde bu gemiler; "tam boyu 200 metre ve daha büyük olan gemiler" olarak tanımlanmaktadır. Bu sonuncu tanımın, aynı zamanda 2/d maddesindeki trafik ayrım şeridi içinde seyretme güçlüğü olan gemiler tanımına da uygun olduğu açıktır. Böyle bir tanım farklılığının nedeni, trafik ayrım şeridine uyması çok zor olan 200 metre ve daha büyük gemileri zaten ayrı değerlendirmek için olsa bile, bunun, bir hukuk kuralının hazırlanma tekniği bakımından vurgulanmasında yarar vardır. Zira, "büyüklüğü bakımından" trafik ayrım şeridine uyma zorluğu olan gemiler (bu durum Tüzük'te, uzunluk ve su çekimi bakımından belirtilmiştir) ile "büyük gemiler" terimleri, Türkiye'nin Boğazlar'daki deniz trafiği konusunda IMO nezdinde girişimde bulunmasından sonraki tartışmalarda, genellikle bir arada değerlendirilen bir konu olmuştur.

Uğraksız Geçiş Yapan Gemi ve Uğraksız Geçen Gemi: Yine 2. maddenin f, g,h ve i paragraflarında, değişik durumlar göz önünde bulundurularak bir hüküm öngörülmüştür. Bu düzenlemenin geri planında yer alan kaygı, BMDHS'nin konuya ilişkin hükümlerinde aranmalıdır. Sözleşme, boğazlardan geçiş rejimi konusunda, 'transit geçiş rejimi' olarak adlandırılan rejimin uygulanmasını öngörür. Türk Boğazları gibi geçişe dair hukuki rejimin, kısmen veya tamamen, uzun zamandır yürürlükte olan uluslararası sözleşmeler ile özel olarak düzenlendiği boğazlarda ise, bir istisna rejimi öngörülmüştür ve böylece, Türk Boğazları'ndaki Montreux rejimi saklı tutulmuştur.

Bu durumun uygulamadaki sonucu, Türk Boğazları'ndaki geçişe dair hukuki rejim konusunda, boğaz devleti olan Türkiye'nin, Montreux Konferansı sırasında saklı tuttuğu geçişi düzenleme yetkilerini daraltan "transit geçiş rejimi"nin uygulanabileceği yolundaki yorumlara hukuken set çekebilme olanağıdır. Ancak, "transit" sözcüğünü kullanmamak için tercih edilen "uğraksız" sözcüğü de, aslında, aynı anlamı çağrıştırdığına göre ve bu konuda, Türkiye'nin karşı karşıya kalacağı bir uluslararası uyuşmazlık durumunda, andlaşmalar hukuku gereğince Montreux Sözleşmesi'nin, Britanya tarafından yapılan İngilizce çevirisindeki "freedom of transit and navigation" ibaresi değil, özgün Fransızca metnindeki "liberte de passage et de navigation" ibaresi kullanılmak zorunda olduğuna ve gerek Montreux

Sözleşmesi'nin oluşturulması gerekse yürürlüğe girdiği dönemde böyle bir rejimin bulunmadığına göre, bu konu çok fazla da abartılmamalıdır.

Bu konuda asıl önemli olan, Türk Boğazları'nda geçerli olduğunu savunduğumuz "zararsız geçiş" rejiminin ve bunun, bugünkü uluslararası deniz hukuku anlamında sağladığı yetkilerin Türkiye tarafından maharetle uygulanabilme bilincidir.

Bu bağlamda bir örnek vermek gerekirse: 1998 Tüzüğü'nün 21/c maddesinde öngörüldüğü üzere, trafik ayırım şeritlerine uymak zorunda olan ve ayrıca buna uyabilecek niteliğe de sahip olan, fakat bu kuralı ihlal eden gemiler konusunda, Türkiye'nin, sadece "IMO'ya ve bayrak devletine" bildirimde bulunmakla yetinmesi, fakat Montreux Konferansı sırasında saklı tuttuğu yetkilerine dayanarak, örneğin idari kolluk yetkilerinin icrasına girişeceğinin belirtilmemesi, Türk Boğazları bakımından savunulagelen geçiş rejimi bağlamında anlaşılmamaktadır.

"Özgür Geçiş Hakkı ve Masum Geçiş Hakkı" Başlıklı 50. Madde: Bu hüküm, gerek Tüzük'ün, gerek bundan önceki kesimde belirtilen, Türkiye'nin Boğazlar'daki düzenleme yetkisini, genel olarak savunulan görüşün aksine bir biçimde değerlendirilmesi bakımından, çok dikkatli bir incelemeyi gerektirir. Nitekim, bugün bu maddenin yürürlükten kaldırılmış olması da bu hassasiyete delalet eder. Ama yine de, bu madde hükmünün, hem terminoloji hem de içerik cephesinden konuya ilişkin bundan sonraki uygulamalara ışık tutması amacıyla eleştirilmesi gerekir.

Tüzük'ün "Çeşitli Hükümler" başlıklı yedinci bölümünde yer verilen, "özgür geçiş hakkı ve masum geçiş hakkı" başlıklı 50nci maddesi, "Boğazlar" olarak tanımlanan deniz hattında, denizden yapılan geçiş ve ulaşım ile ilgili olarak Türkiye'nin kullanabileceği yetkiler konusunda, bugüne değin savunulan hukuki tutum karşısında, ciddi ve sakıncalı bir değişiklik öngörmekte idi.

50nci madde şöyle düzenlenmişti:

"Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemiler, Montreux Sözleşmesi'nin öngördüğü özgür geçiş hakkından yaralanırlar; bunlar dışındaki gemiler masum geçiş

hakkından yararlanan gemiler statüsünde olup, Türk mevzuatında öngörülen kılavuz kaptan alma zorunluluğu dahil tüm zorunluluklara uymakla yükümlüdür."

Maddede, Türk Boğazları'ndan geçiş yapan gemiler, "uğraksız geçiş yapan" (m.2/g) ve "bunlar dışındaki" gemiler olarak ikiye ayrılmıştır. Tüzük metni bağlamında ikinci kategori gemilerin, "uğraklı geçiş yapan gemi", "uğraksız geçişini bozan gemi" veya "uğraksız geçişi bozulan gemi" olduğu anlaşılmaktadır.(m.2/f,h,i).

Montreux Sözleşmesi'nde öngörülen, denizden geçiş ve ulaşım serbestisi ilkesi (mad. 1), aslında Boğazlar'dan geçiş eyleminin biçimini ifade eder. Yalnızca bu ilke, bir hukuksal rejim oluşturmaz; bu serbestinin, hangi hukuksal rejim altında uygulanacağı önemlidir. Türk Boğazları için bu; zararsız geçiş rejimi olarak tanımlanabilir ve Sözleşme'nin ticaret gemilerinin geçişi ile ilgili hükümlerinde ayrıntılı olarak düzenlenmiştir. Oysa 50. maddede yapılan, sadece geçiş eylemine işaret eden "geçiş serbestisi"ni bir hukuksal rejim haline dönüştürmek ve üstelik bunun adeta zararsız geçiş rejiminden ayrı tutulduğunu vurgulamaktır. Ayrıca belirtmek gerekir ki; Sözleşme'nin savaş gemilerine ilişkin hükümleri, zararsız geçişin de ötesinde daha kısıtlayıcı hükümler içerir (Tarhanlı, 1999, s. 105-122). Bu ise, Türk Boğazları'nın her yönü ile "sui generis" (kendine özgü) bir karakteri olduğunu gösterir.

Son olarak 50. maddenin yürürlükten kaldırıldığını, fakat bu maddenin Tüzüğe kim yada kimler tarafından konulduğunun bir muamma olduğunu belirtmekte fayda vardır. Bu konuda, Tüzük'ün hazırlanması çalışmalarına katılan Gündüz Aybay "otuza yakın uzmanın çalışması ile aşama aşama tamamlanan metin içerisinde 50. madde yoktu. Maddenin yazılışının kötülüğünden de anlaşılacağı üzere; bu madde teknisyenlerin katılmadığı son aşamada ilave edilmiştir" derken, bu Tüzük'ün hazırlanması esnasında Denizcilik Müsteşarı olan Prof. Dr. İ. Reşat Özkan da şöyle demektedir: "Tüzük hazırlanırken Denizcilik Müsteşarı idim. Bu 50. madde o zaman yoktu. Daha sonra ithal olmuş. Kim tarafından ve neden ithal edilmiş bilemiyorum. Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlükten kaldırılmış olmasına rağmen, devlet pratiğini göstermesi bakımından aleyhimize kullanılacak bir tortuyu arkasında maalesef bırakmıştır. Ayrıca bu madde, yanlışlardan öte, bir de hukuku anlamak, yorumlamak bakımından çok ciddi bir acemilik içermektedir."(İkinci Deniz Gücü Sempozyumu,

1999, s. 135, 158). Buradan hareketle; Türkiye için, stratejik açıdan yaşamsal öneme sahip olan Boğazlar konusunda yapılan, geçişin düzenlenmesi ve bunun icrası ile ilgili yetkilerin kullanımı, hem kural koyma hem de icra konusunda, savunulagelen hukuksal esaslar çerçevesinde, etkili bir eşgüdümün sağlanması ve denetlenmesinin ne kadar zaruri olduğu kaçınılmaz bir gerçektir.

6. BUGÜNKÜ DURUM, TEKNİK KONULAR VE VERİLER

6.1. Mevcut Düzenleme ve İdari Yapı

6.1.1. Mevcut Düzenleme

Bugün Türk Boğazları'nda uygulanan rejim, 20 Temmuz 1936'da Montreux'de imzalanan ve 9 Kasım 1936'da yürürlüğe giren uluslararası bir andlaşma olan Montreux Boğazlar Sözleşmesi (bkz. Bölüm 5.6.1.) ile belirlenen kapsam dahilinde, en son 6 Kasım 1998 tarihinde yürürlüğe giren Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü ile belirlenmiş düzenlemedir.

Montreux Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesinden (1936) sonra dünyadaki gelişen teknolojiler, artan ticaret hacmi gibi nedenlerle Boğazlar'daki deniz trafiği artmış ve aynı zamanda gemi boyutları da büyümüş (Çizelge 6.1.), diğer yandan, koşulların değişmesine paralel olarak, Türk Boğazları'nda zaten var olan seyir güçlüğü ile seyir, can, mal ve çevre güvenliğine yönelik tehditler de artış göstermiştir.

Çizelge 6.1.: Türk Boğazları'ndaki trafik artışı (Deniz Ticaret Odası Web Sitesi, Sektör Raporu)

TÜRK BOĞAZLARI'NDA TRAFİK ARTIŞI		
YILLAR	GEÇEN GEMİ	GEÇEN EN BÜYÜK GEMİ TONAJI (DWT)
1938	4.500	7.500
1985	24.100	105.500
1995	46.954	156.057
2000	48.079	108.083

Bu tehditleri azaltmak maksadıyla, 1994 yılında Marmara Denizi Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü hazırlanmış ve yürürlüğe konulmuştur. Bu Tüzük üç ana unsurdan oluşmaktadır. Bunlar:

- Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesi (COLREG)'ne göre tesis edilmiş Trafik Ayrım Düzenleri (TAD)(Traffic Separation Schemes/TSS),
- Gemi Raporlama Sistemi,
- Seyir Düzenlemeleridir.

1 Temmuz 1994 tarihinden itibaren uygulanmaya başlayan bu Tüzük ile Boğazlar Bölgesi'nde meydana gelen deniz kazalarında büyük bir azalma görülmüştür (Çizelge 6.2.). Bu azalmaya rağmen uluslararası deniz ulaşımında kullanılan suyollarında her milyon mil başına kaza oranı Türk Boğazları'nda 6'ya indirilebilmiş olmasına karşılık, bu oran Süveyş Kanalında 3, Mississippi Nehrinde ise sadece 0,2'dir (Hart, 2000, s.39).

Çizelge 6.2.: Türk Boğazları'nda meydana gelen deniz kazaları (Deniz Ticaret Odası Web Sitesi)

BOĞAZLAR'DA MEYDANA GELEN DENİZ KAZALARI				
YILLAR	İSTANBUL BOĞAZI		ÇANAKKALE BOĞAZI	
	GEÇEN GEMİ SAYISI	ÇATIŞMA	GEÇEN GEMİ SAYISI	ÇATIŞMA
1990	-	43	-	-
1991	-	49	-	-
1992	-	39	-	-
1993	-	25	-	-
1994	1 Temmuz Öncesi	10	-	-
1994	1 Temmuz Sonrası	2	-	-
1995	46.954	4	35.460	1
1996	49.952	2	36.198	3
1997	50.942	2	36.553	0
1998	49.304	3	38.777	1
1999	47.838	4	40.582	0
2000	48.079	1	41.561	0

Uygulamalardan elde edilen tecrübeler ve düzenlemelerde meydana gelen aksaklıklar dikkate alınarak Denizcilik Müsteşarlığı (bkz. 6.1.2.) koordinatörlüğünde ilgili kurum ve kuruluş temsilcilerinin oluşturduğu bir komisyon marifetiyle ilgili ulusal ve uluslararası mevzuat yeniden gözden geçirilerek 6 Kasım 1998'de, Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü yayınlanarak yürürlüğe konulmuştur. Bu yeni Tüzük, önceki Tüzüğün ana unsurlarını bünyesinde barındırmakla beraber, bazı önemli değişiklikler içermektedir:

- Transit geçiş kavramı değiştirilerek yerine uğraksız geçiş kavramı getirilmiştir (bkz. Bölüm 5.),

- Büyük gemi ve derin su çekimli gemi boyutları; derin su çekimli gemi için draftı 20 m, büyük gemi için ise boyu 200 m olarak değiştirilmiştir,

- Rapor verme periyotları gemi boyutlarına göre yapılmakta olup, rapor vermeyi özendirici tedbirler alınmıştır. Ayrıca, nükleer ve tehlikeli yük taşıyan gemilerin geçiş kriterleri, görüş uzaklığı, kılavuz kaptan inme ve binme yerleri yeniden düzenlenmiştir.

6.1.2. İdari Yapı

Bugün için Türkiye'nin Boğazlar'daki deniz ulaşımı da dahil olmak üzere, denizcilik faaliyetleri 57 kanun, 1 kanun hükmünde kararname (KHK), 29 tüzük, 41 yönetmelik ve 18 kararname ile 10 ayrı bakanlık ve 30 farklı kuruluşun bünyesinde dağılmış (Dağdaş, 1999, s. 79) şekilde yürütülmektedir. Bu dağınıklığın ortadan kaldırılması ve denizcilikle ilgili her türlü eşgüdümün sağlanması maksadıyla 10 Ağustos 1993 tarih ve 491 sayılı KHK ile Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı kurulmuştur. Müsteşarlığın görevlerinden bazıları şunlardır:

- Deniz ticaretini, deniz ticaret filosu ve gemi sanayiini teşvik edici tedbirleri almak, denizcilik endüstrisinin, deniz ve içsular potansiyelinin geliştirilmesini ve işletilmesini sağlamak,

- Denizcilikle ilgili talep ve ihtiyaçları tespit etmek ve planlamak,

- Denizlerde can ve mal güvenliğini sağlayacak tedbirleri almak,

- Devletin denizcilikle ilgili hedef ve politikalarının tespiti ve uygulaması amacıyla gerekli araştırmaları yapmak ve yaptırmak,

- Deniz konularıyla ilgili hizmet görev kurum ve kuruluşları, devletin deniz politikası ve stratejisi doğrultusunda yönlendirmek ve koordine etmek,

- Müsteşarlığın kendi görev sorumluluk alanına giren konularda, deniz ortamının bozulmasını ve kirlenmesini önlemek amacıyla her türlü tedbiri almak, izlenmesini ve denetlenmesini sağlamak, bu konu ile ilgili diğer kuruluşlarla işbirliği yapmaktır.

Üç ana hizmet biriminden birisi olan Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü'nün görevlerinden bazıları şunlardır:

- Milli denizcilik politikasına uygun olarak deniz ticaret filosunun gelişmesini teşvik edici tedbirleri almak, filonun rekabet gücünü arttırmak için ilgili kuruluşlarla koordinasyonu sağlamak,

- Deniz ve içsular ulaştırmasını ülkenin genel ulaştırma ihtiyaçlarına göre düzenlemek, denetlemek ve gereken tedbirleri almak,

- Türk gemileri ile ulusal ve uluslararası sularda yapılacak ulaştırmaları ülkenin ihtiyaçlarına göre düzenlemek, bu maksatla kanun ve yönetmelik değişikliklerinin hazırlanmasına yardımcı olmak, gemilerin can ve mal güvenliği bakımından denetimini yapmaktır.

Görülüyor ki; Denizcilik Müsteşarlığı geç kalınmış olmasına rağmen, denizler ve denizcilik konusunda atılmış önemli bir adımı oluşturmaktadır. Gerek 1994 Tüzüğü, gerekse 1998 Tüzüğü, (bu inceleme kapsamında da) eleştirilebilecek olmasına rağmen bu kuruluşun katkıları ile hazırlanmıştır. İcracı bir bakanlığa doğru geçişin hazırlık çalışmaları da yapılmış ve Denizcilik Bakanlığı'nın kurulması için hazırlanan kanun tasarısı TBMM'nde yasalaşmayı beklemektedir. Bu yeni yasa tasarı da bazı yönleri ile eleştirilebilecek olsa da önemli bir gelişme sayılabilir. Maalesef Boğazlar'a fazlasıyla hak ettiği önem verilmemiş olup, sadece ağırlıklı olarak Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü'nün bir kısım görevleri ile belirlenmiştir. Ayrıca halen farklı bakanlıkların kuruluşunda olan Sahil Güvenlik Komutanlığı ile Hudut ve Sahiller Genel Müdürlüğü bağlı kuruluş kapsamına alınırken, Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü, Deniz İşletmeleri ve Tanker Taşımacılığı A.Ş. (DİTAŞ) ile Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. (TDİ) ilgili kuruluşlar kapsamına alınmaktadır.

Sonuç olarak, bugün genel hatları ile Boğazlar'daki deniz trafiği, denizcilikten sorumlu bir Devlet Bakanı aracılığı ile Başbakan'a bağlı olarak faaliyet gösteren Denizcilik Müsteşarlığı vasıtası ile yürütülmekte ise de; Sahil Güvenlik Komutanlığı, Deniz Polisi, Bölge Liman Başkanlıkları, Bölge Belediye Sağlık Kontrol Merkezi gibi farklı kuruluşların da sorumluluk ve yetkileri vardır. Yakın gelecekte ise tüm bu kurum ve kuruluşların, kurulması planlanan Denizcilik Bakanlığı bünyesinde toplanmasıyla mevcut dağınıklığın giderilmesi amaçlanmaktadır.

6.2. Güvenli Seyri Kısıtlayan Nedenler (Kaza Nedenleri)

6.2.1. Doğal Yapıdaki Zorluklar

Türk Boğazları dünyanın en dar suyolu olmasının yanında aynı zamanda doğal olarak da bünyesinde barındırdığı zorluklar nedeniyle en zor suyoludur. Özellikle İstanbul Boğazı, en geniş yerinde 1.500 m, en dar yerinde ise 700 m (Kandilli) genişliğe sahiptir ve dönüşler, Boğaz'dan geçiş yapan gemilerin 12 kez yön değiştirmesine neden olup, bir kısmı 80 derece gibi (Yeniköy) çok keskin değerlere ulaşmaktadır. Boğazın derinliği ise dörtte üçünde su yüzeyinden 36 ile 124 metre derinlikte olup tonajı yüksek gemiler için çok büyük bir tehlike arzetmektedir (Rozakis and Stagos, 1987, s. 5). Oşinografik olarak zaman zaman 6-8 knota kadar ulaşan bir akıntı rejimi hakimdir. Güçlü güney rüzgarları mahalli olarak "orkoz" diye adlandırılan güçlü bir ters akıntıya neden olmaktadır (Ek 1, Harita 1). Mevcut olan bu ters akıntı ise gemilerin manevra kabiliyetini olumsuz etkilemektedir. Çanakkale Boğazı ise 1.300 ile 2.000 m genişliğe sahiptir. Coğrafi ve oşinografik özellikler İstanbul Boğazı ile benzerlikler göstermektedir (Ek 1, Harita 2). Çanakkale Boğazı'nda da yüzey akıntılarının hızı 6-7 knota kadar çıkmaktadır (Cerit, 2000, s. 1).

6.2.2. Diğer Nedenler

Gerek Marmara Denizi'ndeki seyirde gerekse her iki Boğaz'daki seyirde, doğal yapıdaki zorlukların yanında kaza riskini arttıran esas nedenler şöyle sıralanabilir:

- Gemiadamlarının bölgeyi tanımamaları ve kılavuz kaptan almamaları; Montreux Sözleşmesi gereği kılavuz kaptan alma zorunluluğu getirilemez iken, 1998 Tüzüğü'nde kılavuz kaptan almaları şiddetle tavsiye edilmektedir (mad. 27). Yapılan istatistiklerden Boğazlar Bölgesi'nde kazaya neden olan gemilerin % 80'inden fazlasının kılavuz kaptan almadığı (Cerit, 2000, s. 6) anlaşılmaktadır. Büyük gemilerde kılavuz kaptan alma oranı oldukça yüksek olmasına rağmen, toplamda bu oran % 40 seviyesindedir. Kılavuz kaptan almayanların çoğunluğunu ise toplam geçişte büyük bir paya sahip Rus gemilerinin oluşturduğu ve sözleşmişçesine bu hizmeti reddettiği (Cheiminsky, 1998, s. 3) dikkati çekmektedir. Örnek olarak, çizelge 6.3.'te İstanbul Boğazı'nda kılavuz kaptan alan gemilerin geçiş yapan toplam gemilere oranı verilmektedir. Diğer yandan, kazaya karışan gemilerin yaklaşık % 20'sinin kılavuz kaptanlı oluşu, bu suyolunun çok zorlu olduğunu göstermesinin

yanında, verilen bu hizmetin kalitesinin de sorgulanması gerektiğini düşündürmektedir.

Çizelge 6.3.: İstanbul Boğazı'nda kılavuz kaptan alan gemilerin toplam geçiş yapan gemilere oranı (Denizcilik Müsteşarlığı Web Sitesi)

İSTANBUL BOĞAZI'NDA KILAVUZ ALAN GEMİLERİN GEÇİŞ YAPAN TOPLAM GEMİLERE ORANI			
YILLAR	TOPLAM GEÇİŞ YAPAN GEMİ	KILAVUZ ALAN GEMİ	KILAVUZ ALAN/ TOPLAM GEMİ (%)
1995	46.954	17.772	38
1996	49.952	20.317	38
1997	50.942	19.753	39
1998	49.304	18.881	41
1999	44.141	16.869	38

- Olumsuz meteorolojik koşullar; ılıman iklime sahip olan Boğazlar Bölgesi'nde özellikle bahar ve kış aylarında yoğun sis nedeniyle görüş mesafesi sık sık 1 milin hatta yarım milin altına düşmektedir.

- Gemilerin teknik yetersizliği, standart dışı nitelikte olmaları, uluslararası konvansiyonların teknik özellikleri belirleyen ve güvenlikle ilgili kurallar getiren hükümlerine uymamaları: IMO Bayrak Devleti Uygulamaları Alt Komitesinin her yıl yaptığı kontroller sonucu yayınladığı liste incelendiğinde Türkiye dahil tüm Karadeniz devletlerinin ve Boğazlar'ı en çok kullanan Malta, Güney Kıbrıs ve Panama'nın devamlı olarak kara listede, Yunanistan'ın ise gri listede yer aldığı (Çekiç, 1999) düşünülürse Boğazlar'dan geçen gemilerin tamamına yakınının (% 99) standartlara uygun olmadığı kolaylıkla görülebilir. Bu, riski arttıran önemli bir etkendir.

-Artan dünya ticaret hacmine paralel olarak gemi boyutlarının ve tonajlarının büyümesi ve özellikle tehlikeli madde taşıyan tankerlerde meydana gelen artış: Çizelge 6.4.'te Türk Boğazları'ndan geçiş yapan gemilerin tiplerine göre dağılımı gösterilmiş olup, tehlikeli madde taşıyan tankerlerin her yıl artış gösterdiği kolaylıkla görülmektedir. Buna bir de, Orta Asya'dan Novorossisk'e temmuz ayından itibaren akıtılacak olan yıllık 28 milyon ton petrolün (ki, bugün Boğazlar'dan taşınan petrolün yaklaşık iki katıdır) taşınması eklenecektir (Frantz, 2001, s. 1).

Çizelge 6.4.: Türk Boğazları'ndan geçiş yapan gemilerin tiplerine göre dağılımı (Denizcilik Müsteşarlığı Web Sitesi)

TÜRK BOĞAZLARI'NDAN GEÇİŞ YAPAN GEMİLERİN TİPLERİNE GÖRE DAĞILIMI						
	İSTANBUL BOĞAZI			ÇANAKKALE BOĞAZI		
GEMİ TİPLERİ	1997	1998	1999	1997	1998	1999
TANKER	4.303	4.100	4.452	4.490	4.806	5.445
KİMY. YÜK TANKERİ	628	597	577	943	1.026	1.065
LPG TANKERİ	438	445	475	602	624	663
LNG TANKERİ	0	0	0	81	90	93
KURUYÜK GEMİSİ	24.302	24.931	26.429	19.702	20.847	22.023
KOSTER	10.824	10.161	7.914	327	516	604
YOLCU GEMİSİ	3.054	2.456	1.862	643	701	622
DÖKME YÜK GEMİSİ	2.794	3.148	3.052	3.188	3.474	3.317
KONTEYNER GEMİSİ	1.928	1.587	1.273	3.173	3.668	3.421
RO-RO	882	513	283	1.355	1.476	1.723
SOĞUTUCULU GEMİ	342	349	338	516	514	498
ROMÖRKÖR	258	224	352	294	236	301
HAYVAN GEMİSİ	418	205	442	421	209	455
DİĞER	771	588	457	653	590	352
GENEL TOPLAM	50.942	49.304	47.906	36.388	38.777	40.582

- Gemiadamlarının ihmali, kuralları ihlali, bilgi yetersizliği ve STCW şartlarına uymayan bir şekilde çalıştırılmaları sonucu oluşan yorgunluk gibi etkenler. Bu sebeple son zamanlarda sadece Boğazlar'da değil, Boğazlar'a giriş ve çıkış bölgelerinde de kazalar meydana gelmektedir.

- Yerel deniz trafiğinin yoğunluğu arttırması ise başka bir risktir. Bölgede günde ortalama 2500 civarında her iki yaka arasında aykırı geçiş yapan yerel trafik söz konusudur.

6.3. Mevcut Olanaklar ve Yeni Projeler

6.3.1. Gemi Trafik Hizmetleri (VTS)

1950'li yıllardan sonra gemi boyutlarının büyümesi ve taşınan yüklerde tehlikeli, yanıcı ve patlayıcı kimyasal maddelerin artmasıyla liman yaklaşımlarında, geçit, kanal, boğaz ve dar sularda deniz trafiğinin yoğunlaşmasıyla artan çatışma ve karaya oturmalara engel olmak maksadıyla çeşitli arayışlar sonucu ortaya çıkmıştır. Bu

arayışlar basit gelişmelerden başlayarak bugünkü gelişmiş seviyesine ulaşmıştır ve ilerleyen yıllarda da gelişimini sürdürmeye devam edecektir (Erol, 1999, s. 1).

Sınırları belirlenip ilan edilmiş bir deniz alanını ve içindeki deniz trafiğini sürekli izleyerek gemilere bilgi veren "pasif" VTS, son yıllarda ayrıca deniz trafiğini düzenleme, bağlaşık hizmetlerin, kurtarma ve yardımın desteklenmesi gibi daha birçok görevi de yüklenmiş ve "aktif" VTS haline gelmiştir (Erol, 1999, s. 4). Bugün Türk Boğazları'nda verilmekte olan VTS, aktif VTS'ye yaklaşmış olmasına rağmen özellikle hızlı bilgi akışı ve denetim ayağı eksik olduğundan çağdaş bir VTS olduğunu söylemek mümkün değildir. Ayrıca belirtmek gerekir ki; çağdaş bir VTS kaza riskini sıfıra yaklaştırsa da bu risk her zaman var olacaktır ve geminin teknik özellikleri, gemi kaptanının ve kılavuz kaptanın yeterliliği gibi önemli olan diğer unsurlar her zaman bu özelliğini koruyacaktır.

6.3.2. Geçişte Kullanılan Mevcut Olanaklar

1994 Tüzüğü'nün uygulanmaya başlanması ile Boğazlar Bölgesi'nde kaza sayısı sevindirici bir şekilde azaltılmış olmasına rağmen, yine de amaçlanan seviyede değildir. Diğer yandan, mevcut olan seyrüsefer olanaklarının yeterli düzeyde olmadığı bir gerçektir. Bugün için seyrüsefer olanakları şunlardır:

- Trafik ayırım düzeni (TAD): 1994 Tüzüğü ile uygulamaya konmuş olup kazaların azalmasında çok büyük payı olduğundan, 1998 Tüzüğü ile de uygulanmasına devam edilmektedir (Ek 1, Harita 3, 4, 5).

- Deniz fenerleri: Türk Boğazları Bölgesinde 100'e yakın deniz feneri bulunmakta olup bunların 54 tanesi doğrudan uğraksız geçişte yardımcı olacak niteliktedir (Ek 1, Harita 3, 4, 5). Ancak, İstanbul Boğazı'nda yer alan fenerlerin gece normal hava koşullarında bile görülme mesafesi arka plandaki şehir ışıkları nedeniyle 2 milin altına düşebilmektedir (Korkut, 1999).

- Işıklı şamandıralar gibi ek tedbirler.

- Denizcilik yayınları, hava durumu ikazları gibi bilgilendirici tedbirler.

- Kılavuzluk hizmeti: Boğazlar'da meydana gelen her yedi kazadan bir tanesinin kılavuz kaptanlı gemi olduğu hatırlanır ise bu hizmetin de kesin çözüm olmadığı ortadadır.

- Gemi rapor sistemi ve durum raporları: Trafik kontrol istasyonları ile gemiler arasında karşılıklı bilgilendirme ve ikazı amaçlayan sesle haberleşmeye dayanan bir sistemdir (bkz. Ek 2).

6.3.3. Yeni Projeler

Önceki paragraflarda ayrıntılı olarak açıklandığı üzere, artan tanker ve gemi trafiği yanında, Montreux Sözleşmesi ile IMO seyir güvenliğine yönelik kural ve kararları, Türk Boğazları bölgesinde modern bir VTS'nin temin ve tesisini zorunlu kılmaktadır. Bu maksatla, 1990 yılında, Türk Boğazları için, radar ve uydu kontrolüne dayalı, bilgisayar destekli Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi (GTYBS) Projesi adı altında bir çalışmaya başlanmıştır. 14 Ağustos 1990'da bu projenin gerçekleştirilmesi görevi Ulaştırma Bakanlığı'nca TDİ Genel Müdürlüğü sorumluluğuna verilmiş ve 1991 ile 1994 yıllarında iki kez ihaleye çıkılmış olunmasına rağmen sonuç alınamamıştır. Proje, 24.7.1996 tarih ve 8370 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Denizcilik Müsteşarlığı yatırım programına alınmıştır. Bu kuruluş tarafından önceki ihalelerden sonuç alınamama nedenleri araştırılmış ve proje teknik işler ve inşaat işleri olarak ayrıştırılarak 18.7.1998 tarihinde tekrar ihaleye çıkılmıştır. Bu ihale de yeterli rekabetin sağlanamaması sebebiyle iptal edilmiştir. Son olarak 15.12.1998'de tekrar ihaleye çıkılmış ve 24 9.1999 tarihinde, söz konusu projenin yapımı, 20.407.000 Amerikan Doları bedelle bir ABD firmasına ihale edilmiştir. 15 ayda bitirilmesi gereken projeye ait sözleşme 18.4.2000 tarihinde Sayıştay tarafından tescil edilerek kesinlik kazanmıştır. 2001 yılı ortalarında faaliyete geçmesi planlanan projenin en son olarak 28 Ocak 2001 tarihinde gözetleme istasyonu inşaatının temeli atılmış olup çalışmalar devam etmektedir.

Bu projenin amacı; İstanbul ve Çanakkale Boğazları ve her iki Boğaz'ın giriş ve çıkışları ile Marmara Denizi'nde tesis edilmiş ve edilecek TAD içerisinde seyir emniyetini ve verimini arttırmak, can, mal ve çevreyi korumak üzere GTYBS'ni ulusal ve uluslararası kurallara uygun ve çağdaş teknolojik imkanlarla tesis etmek, işletmek ve idame ettirmektir (Denizcilik Müsteşarlığı Web Sitesi). GTYBS

kapsamında İstanbul Boğaz'ında 8, Çanakkale Boğazı'nda ise 5 adet Trafik Gözetleme İstasyonu (TGİ), her iki Boğaz'da birer adet Trafik Kontrol Merkezi (TKM) ve birer adet uydu haberleşme sistemi olan DGPS (differential global positioning system) istasyonu ve anten parkı inşa edilecektir.

Türk Boğazları GTYBS 2001 yılı ortalarında, başta radar cihazları olmak üzere, meteorolojik ve oşinografik algılayıcılar, uydu haberleşme sistemi (DGPS), gece ve gündüz 24 saat izleme yapabilen kameralar, haberleşme teçhizatları, kayıt ve denetim sistemleri ile iletişim teknolojisindeki son gelişmelere dayalı sayısal haberleşme sistemlerinden oluşacak olup, hizmete alındığında; Boğazlar bölgesindeki her türlü gemi hareketi, İstanbul ve Çanakkale'deki TKM'lerinden izlenecek, kontrol edilecek, gereğinde yönlendirme yapabilecektir. Sistem her geminin hareketini bağımsız olarak izlediği gibi gemilerin birbirlerine göre hareketlerine de duyarlı olacaktır. Yakın geçiş, yakın takip, çarpışma, karaya oturma riski sistem tarafından algılanarak gerekli uyarı yapılabilecektir (Denizcilik Müsteşarlığı Web Sitesi). Sistemin üreteceği bilgilerden yararlanacak, koordinasyon ve işbirliği sağlayacak kurum ve kuruluşların başlıcaları şunlardır:

- Uğraklı ve uğraksız geçiş yapan gemiler,
- Acenteler,
- Yangınla mücadele, çevre koruma ve kurtarma birimleri,
- Kılavuzluk, romörkaj ve eskort hizmeti veren birimler,
- Liman başkanlıkları ve bilgiye ihtiyaç duyan yabancı limanlar,
- Türk yargı makamları,
- Gümrük ve sahil sıhhiye,
- Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ve birimleri ile Deniz Polisi,
- İlgili bakanlıklar ve sivil kuruluşlar,
- Uluslararası kuruluşlar, vb.

Sonuç olarak bu projenin hayata geçirilmesi ile Türkiye, Boğazlar'daki kaza riskini bugünün teknolojisiyle en aza indirerek nispeten emniyetli bir deniz ulaşımı sağlamış olacak ve böylece kendi ülke ve insanına karşı üzerine düşen görevlerini de yerine getirmekle beraber, bu konuda taraf olduğu uluslararası sözleşmeler gereği üzerine düşenleri de yerine getirmiş olacaktır. Tüm bunların yanında Türkiye,

Boğazlar'ı kullanan gemi ve devletlere karşı, hiç olmazsa geçiş yapan gemilerin uluslararası standartlara uymasını talep etme hakkı gibi, önemli bir yaptırım elde etmiş olacaktır.

7. ÇEŞİTLİ SENARYOLAR

Stratejik bir çalışmanın asıl amacı; geleceğe yön vermektir. Sonsuz sayıda değişkene sahip olabilecek şekilde geleceğe yön verebilmek ise; geçmiş ile bugünü doğru tahlil ederek, mantıksal ve bilimsel açıdan doğru yorumlarla, nedenleri ve sonuçları yerli yerine oturtarak, onu ulaşılmak istenen hedefler doğrultusunda kullanabilmekten geçer. Elbette ki, gelecek geçmiş kadar kesin değildir. Bu nedenle, mümkün tüm durumlar dikkate alınmalı ve gerçekleşmesi muhtemel olan her duruma karşı planlar hazırlanmalıdır. Hatta gerçekleşme ihtimali sıfır olmayan her duruma karşı hazırlıklı olunmalıdır. Aslında bu planlar, stratejik senaryolardan başka bir şey değildir. Fakat, bu senaryoların gerçekleşmesi, analizlerin sağlıklı yapılmış olmasına bağlıdır. Sağlıklı analiz ise ancak stratejik öngörü ile mümkündür.

7.1. Stratejik Öngörü

Stratejik öngörü, geçmişten gelip bugün varolan ve geleceği etkilemesi mümkün eğilimleri göz önüne alarak, geleceğe ilişkin stratejik planlama yapılmasını sağlar. İster işletme düzeyinde, ister ulusal düzeyde olsun, geleceğe yönelik amaç ve hedeflere ulaşmak için, ihtimallı strateji planları hazırlanır ki; işlem sürecinde beklenmeyen durumlarla karşılaşılırsa uygulanacak yeni modele hızla geçilebilsin. Öngörü kehanet, stratej de falcı değildir. Kehanet geleceği bilmektir; fakat rastlantılar dışında hiç kimse geleceği bilemez. Falcı kehanette bulunur, stratej ise öngörür. Falcı, kesinlikle yağmur yağacak derken; stratej, yarın % 51 ihtimalle yağmur yağacak diyen kişidir (Mütercimler, 2000, s. 62-64).

7.1.1. Strateji Belirleme Grupları (Think Tanks)

Think tanks, İngilizce bir deyim olarak siyasi terminolojide “düşünce deposu, fikir üretilen merkez, beyin takımı” gibi anlamlara gelmektedir. Çeşitli konularda uzman kişilerin oluşturdukları hükümet, ordu, ticari şirket gibi sosyal kuruluşlara yön verecek stratejiler saptayan grup ve yapılanmalara genel olarak “think tank” denir. İlk olarak, ABD’de İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra ortaya çıkan RAND (Researh and Development Corporetion) bu tür kuruluşların anası olarak kabul edilir. Bu kuruluş, devletin ve toplumun çok önemli iç ve dış sorunlarını aşabilmesi için geniş ve üretici bir yapıya sahip olarak ortaya çıkmış; ABD çıkarlarını koruyacak uzman

bir kadro ile çeşitli sorumluluklar yüklenmiştir. RAND'ın ilk bilinen çalışması ABD Hava Kuvvetleri için 1951 yılında denizaşırı üslerin yerlerinin saptanmasıdır. Türkçe karşılık olarak bu tür yapılanmaları "strateji belirleme grupları" olarak adlandırmak yerinde olur. Bu grupları genel amaçları şunlardır:

- Geleceğe yönelik askeri, siyasi, ekonomik ve sosyal araştırmalar yaparak, stratejik planlar hazırlamak,

- Yapılan çalışmaların kendi ulusal hedefleri ve çıkarlarını korumaya yönelik olmasını sağlamak,

- Gerektiğinde resmi ve sivil makamlara danışmanlık hizmeti vermek,

- Başta yabancı güçler olmak üzere her türlü güç ve baskı grubunun etkisinden ve yönlendirmesinden uzak, objektif bir çalışma yapmak,

- Enformasyon elde etmek, gerekli dokümanları toplayıp bilgi arşivi oluşturmak,

- Beyin fırtınası (brain storm) denilen yöntemle herhangi bir konu üzerinde bütün olumlu ve olumsuz düşüncelerin ortaya çıkarılmasını sağlayıp, en doğruya ulaşmak,

- Medya aracılığı ile kamuoyunu bilgilendirerek, özel görüşmeler yaparak kendi hükümetlerini yada diğer ülke kamuoyu ile hükümetlerini yönlendirmek (Müter-cimler, 2000, s. 61).

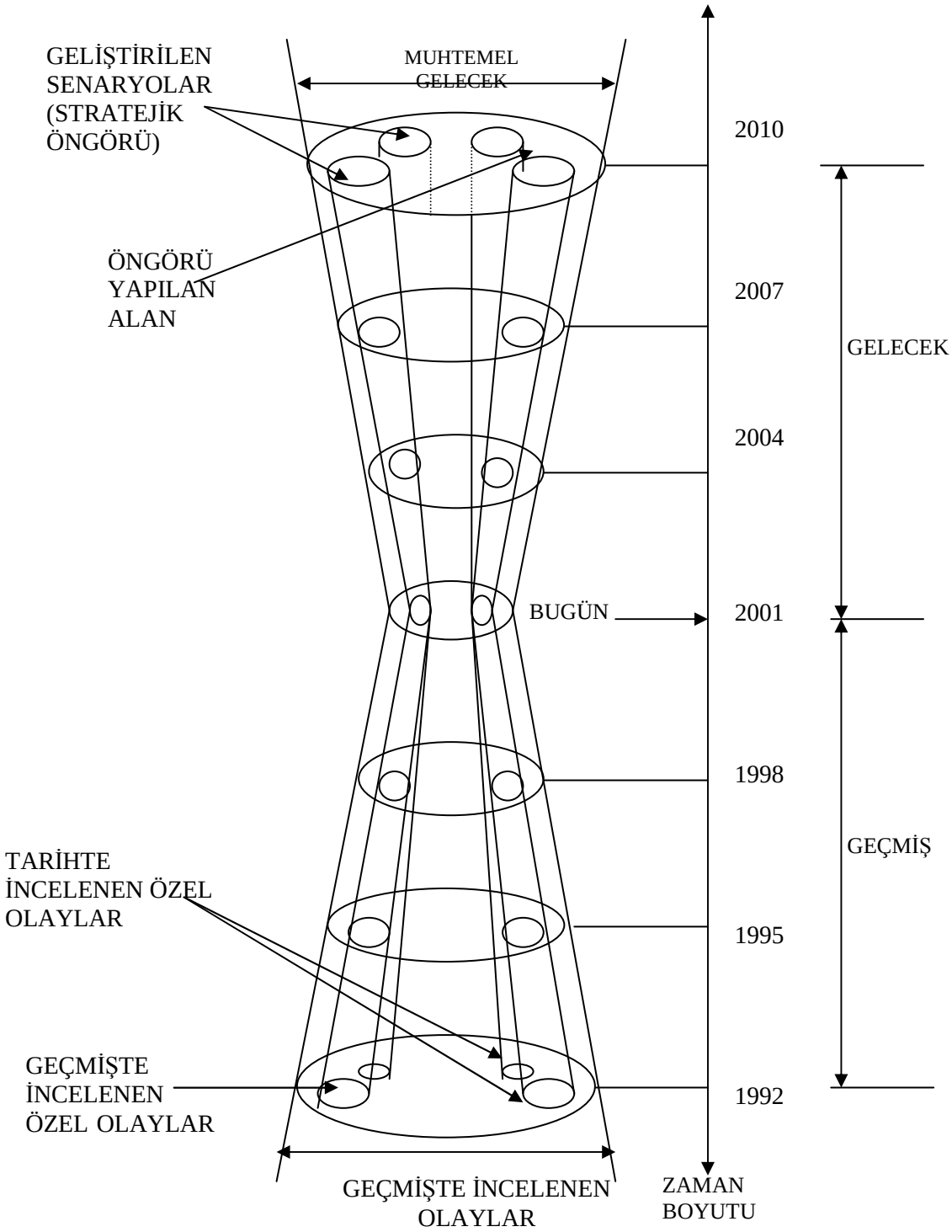
Strateji belirleme grupları sadece devletin resmi kuruluşları olmayıp sivil kurum ve kuruluşlar, vakıflar gibi yapılanmalar da olabilir. ABD ve Avrupa'da bulunan ünlü strateji belirleme gruplarının hemen tamamı sivil kökenlidir. Oysa Türkiye'de, buna benzer girişimler başlamasına rağmen bunlar henüz strateji belirleme grubu olarak nitelendirilemez; çünkü, yukarıda sıralanan genel amaçları gerçekleştirmek bir yana, konu ile ilgili birçok kişi yada kuruluş tarafından bile bilinmemektedirler. Ülkemizde, batıdaki anlamda strateji belirleme grubuna en iyi örnek Milli Güvenlik

Kurulu (MGK)'dur. Konuya bu açıdan bakıldığında, bazı AB ülkelerinin niçin bu Kurumu ısrarla istemediklerini anlamak daha kolay olacaktır.

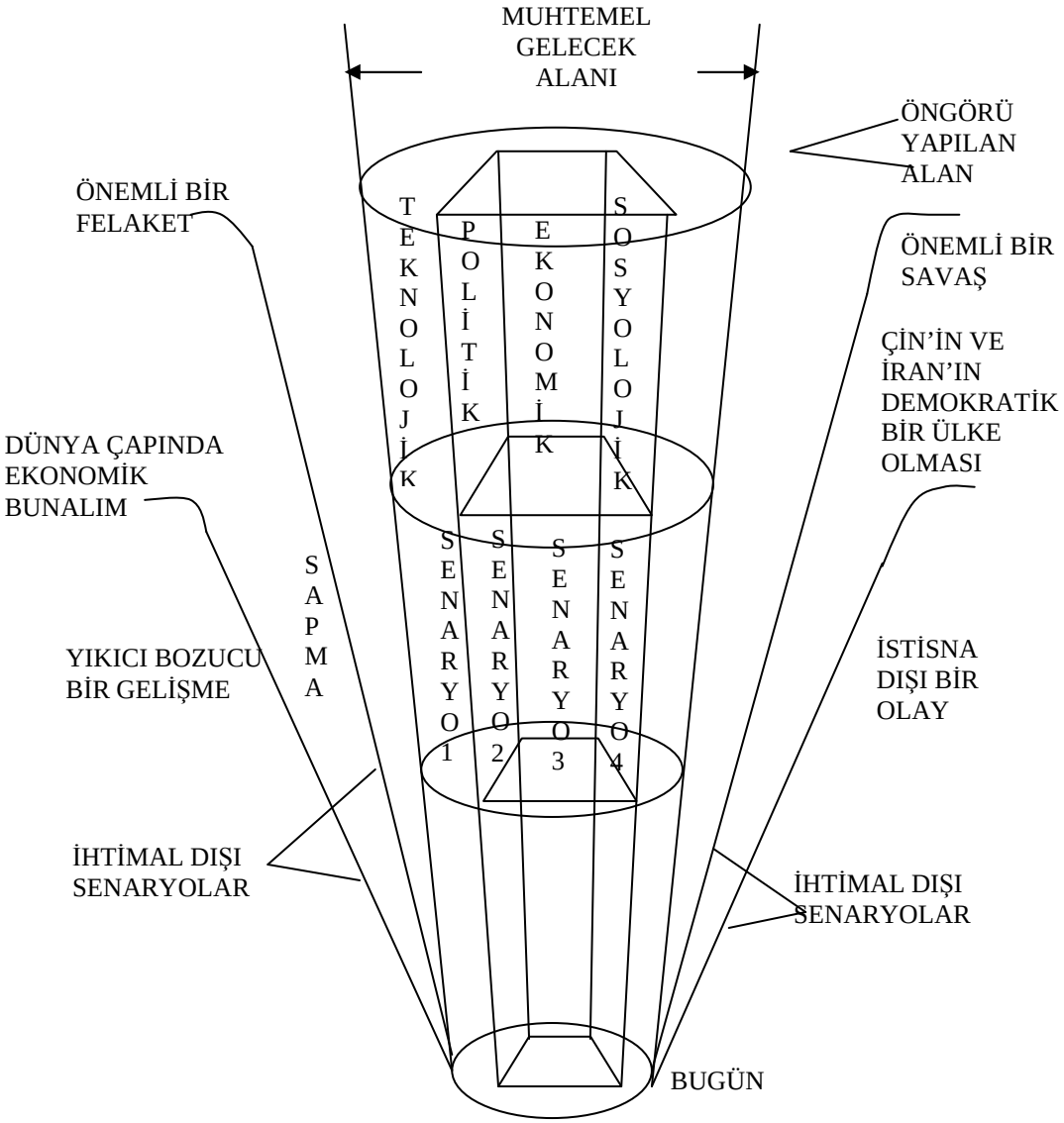
7.1.2. İhtimal (Öngörü) Konisi

İhtimal (öngörü) konisi bir veya daha fazla kişi tarafından olayların akışı ve sonuçlarının geleceğe ilişkin etkileri konusunda planlar üretmek üzere yararlanılan bir süreçtir. Zaman içinde ilerleyerek değişik konu ve zaman dilimlerine dair senaryolar üretilir. Bu farklı konu ve zaman dilimlerine "planlama odakları" adı verilir. Olaylar geçmişe dönük izlenebileceği gibi, ileriye dönük olarak da incelenebilir. Kuramsal olarak, konu içerisindeki herhangi bir zaman diliminde veya bir kesitteki eğilimler ve olaylara dair tepkiler ile bunların sonuçları, o kesitteki görüntü yada senaryoyu oluşturur (Değerli, 1996, s. B-7,8). Koni, geçmişten günümüze doğru daraltılarak gelir ve geleceğe doğru genişleyerek ilerler (Şekil 7.1.). Çünkü; bugün, geçmişe ve geleceğe oranla daha kesindir. Her ne kadar bugün kesindir diye düşünülebilirse de böyle değildir. Kesin olan sadece olsa olsa sayısal verilerdir. Onun dışında bugün bile kesin değildir. Çünkü; bakış açısına göre farklılık gösterir. Ayrıca her senaryodaki eğilim ve olaylar bir bütün olarak birbirleri ile etkileşim sürecinde iken değerlendirilir. Koni üzerinde kronolojik olarak ileriye gidilebileceği gibi, ileriden geriye doğru da gelinebilir. Böylece, senaryonun gerçekleşebilirliğinin sınanması yapılabilir.

İhtimal konisinde çeşitli sınamalar yapıldıktan sonra, gelecek için daha ayrıntılı senaryolar üretmek daha kolay ve gerçekçi olacaktır. Bu aşamada ise daha kapsamlı bir koni oluşturmak gerekecektir. Bu koniye ise "kapsamlı ihtimal (öngörü) konisi" denilir (Şekil 7.2.). Başlangıç noktası olarak bugün (içinde bulunulan zaman) alınıp, belirli aralıklarla geleceğe doğru kesitler oluşturmak gerekir. Koninin içinde merkeze yakın çeşitli yönlendirici öğeler sıralanabilir; ekonomik, politik, toplumsal, bilimsel ve teknolojik, askeri, gibi. Bu unsurların her biri, gelecekle ilgili senaryoların üretilmesinde önemli rol oynar ve bir bütün oluştururlar. Bunlar birbirinden bağımsız değil, sürekli olarak etkileşim içinde olan bir planlama paketidirler. Koninin dışında ise yakından uzağa doğru, ihtimal oranına göre gerçekleşme oranı çok düşük gelişmeler ve beklenmeyen olaylar yer alır. Koni dışında kalan bu olayların gerçekleşme ihtimali çok düşük olsa bile bu durumlar için de senaryolar üretilmelidir ki; her duruma hazırlıklı olunsun. Böyle bir durumda ise bu doğrultu yeni bir koninin



Şekil 7.1.: İhtimal Konisi (Geçmiş ve Gelecek)
(Değerli, 1996, s. B-8, Mütercimler, 2000, s. 65)



Şekil 7.2.: Kapsamlı İhtimal Konisi
(Değerli, 1996, s. B-9, Mütercimler, 2000, s. 66)

merkezi haline gelecektir. Bu koni stratejik öngörü yaratılması için kolaylık sağlayan bir araçtır. Bu koni bir tablo yada matris olarak da düşünülebilir. Önemli olan, varılmak istenen faydaya, mantıklı, bilimsel ve gerçekçi olarak ulaşabilmektir. Strateji belirleme grubunun yapısına veya konusuna göre en üretken ve en yatkın araç hangisi ise, o kullanılmalıdır.

Ayrıca, stratejik öngörünün her aşamasında, senarist/stratejler kendilerini objektiflikten ayıracak her türlü engelden arındırmalıdırlar. Bu engeller, bireysel olabileceği gibi, kurumsal da olabilir; önyargılar, bilgi eksikliği, her türlü baskı, vb. Önemli olan karar alıcı ve uygulayıcılara en doğru analizlerin veya senaryoların sunulmasıdır. Bu nedenle strateji belirleme gruplarının, amacına göre optimum sayıda elemandan oluşturulması gerekir. Kesin bir sayı ile sınırlandırmak doğru olmaz.

Sonuç olarak, stratejik öngörü senaryolar, ister ulusal yada uluslararası kuruluşlar için ister işletmeler için olsun titizlikle hazırlanmalıdır. Çünkü, günümüz dünyasında etkinlik seviyesi ne olursa olsun, bir ülkede ortaya çıkan ekonomik, sosyal, askeri, politik veya teknolojik bir gelişme, tüm dünya üzerinde az veya çok, ama kesinlikle bir etki yapmaktadır. Şubat 2001'de Türkiye'de yaşanan ekonomik krizin Güney Amerika devletlerini bile etkilemesi buna en güzel örnektir.

7.2. Örnek Olay

Bu incelemenin konusunu oluşturan Boğazlar için günümüzden 2010 yılına kadar üçer yıllık kesitlerle, geleceğe doğru perspektifle bir stratejik öngörü yapılmaya çalışılacaktır. Elbette stratejik öngörünün sağlıklı olabilmesi için, sadece Boğazlar değil, Boğazlar'ı etkileyebilecek her türlü unsurun incelenmesi gerekecektir. Aksi halde Boğazlar, diğer konulardan soyutlanmış olur ki; bu da hiç gerçekçi olmaz. Burada tablo halinde sunulacak olan açıklamalar, ihtimal konisinin içinde yer alabilecek olanlar olup, dışında yer alabilecek ve ihtimali çok düşük olan herhangi birisi incelenmeyecektir. Sırasıyla bu senaryolar; iyimser (senaryo 1), kötümser (senaryo 2) olarak adlandırılacaktır. Bu senaryoların, hiçbir kişi, kurum yada kuruluşun resmi görüşü olmayıp, incelemeyi kaleme alan tarafından, bir aritmetik alıştırması yapar gibi, inceleme konusu ve benzer konular için örnek

oluşturması maksadıyla yapılmış zihinsel bir çalışma mahiyetinde olduğunu hatırlatmakta fayda vardır.

Her bir senaryonun içinde Boğazlar konusunu etkileyebileceği düşünülen Türkiye'nin ekonomik, politik, bilimsel/teknolojik, askeri sosyolojik ve diğer güç unsurları incelenecek ve son olarak da tüm bunların Boğazlar üzerinde ne gibi etkiler yapacağı irdelenecektir. Fakat unutulmasın ki; ulusal gücü oluşturan unsurlar, bu kadarla sınırlı değildir. Ayrıca, yeri geldikçe ilgili diğer devletlerin etkilerine de değinilecektir.

7.2.1. İyimser Senaryo (Senaryo 1)

Bu senaryo, devletin resmi kuruluşları tarafından planlanan faaliyetlerin ve hedeflerin planlandığı şekilde gerçekleşeceği, hatta, çarpan etkisi yaratabilen bir kısım unsurların da katkısıyla daha da olumlu sonuçlar alınabileceği düşüncesinden hareketle oluşturulan bir senaryodur.

7.2.1.1. Kesit 2001 (Bugün-Senaryo 1)

Türkiye yıllık 212 milyar dolarlık milli geliri ile dünyanın ilk 30 ekonomisi içinde olup, G-20 içinde yer alan ve yaklaşık 5 yıldır fert başına milli geliri 3000 dolar civarında seyreden bir ülkedir. Ekonomide 25 yıldır yüksek enflasyonla yaşayan dünyanın tek ülkesidir. Uzun yıllardır ilk kez 2000 yılında enflasyonu % 40'ın altına düşürebilmiştir. İhracatı 27,3 milyar dolar, ithalatı 53,9 milyar dolar olup ihracatın ithalatı karşılama oranı % 50,6 dır (Sabah, 28 Şubat 2001, s. 8). 2001 yılında Türkiye'nin ekonomide öncelikli sorunları; yüksek enflasyon, işsizlik, kapasite kullanım (üretim) düşüklüğü ve mali sektör yetersizliği gibi sorunlardır.

Politik alanda ise AB'ye üye olmaya çalışan Türkiye, hem kendi içinden hem de AB üyelerinin bir kısmı tarafından engellenmekte olmasına rağmen bu yapılanmaya dahil olma çabalarını sürdürmektedir.

Bilimsel ve teknolojik olarak gelişmiş ülkelerin çok gerisinde kalmış olan Türkiye; 21 yüzyılın teknolojileri olarak kabul edilen malzeme, imalat, enformasyon,

haberleşme, ulaşım canlı sistemler ve enerji alanlarının hemen hiçbirinde ilk sıralarda yer alamamış olup, ülkede mevcut olanların çoğu da ithal edilmiş teknolojilerdir.

Bugün için Türkiye'nin ulusal güçleri arasında en iyi durumda olduğu ve caydırıcılığı tartışma götürmez olan gücü, askeri gücüdür. Atatürk ilke ve inkılapları doğrultusunda, Devletin Anayasası'nda belirtilen demokratik, laik ve sosyal hukuk devleti, devletin bölünmez bütünlüğü gibi temel niteliklerini koruma ve kollama görevini kararlılıkla sürdüren TSK, nicelik olarak her zaman ilk beşte yer almış, nitelik olarak da özellikle son 20 yıldır gerçekleştirilen modernizasyon çalışmalarıyla büyük bir atılım içine girmiş ve çağdaş ordular arasında yerini almıştır. Dünyanın en istikrarsız bölgelerinin merkezinde yer alan Türkiye'nin silahlanma harcamalarının ekonomiye olan olumsuz etkilerini azaltmak için savunma sanayi yatırımlarına ağırlık verilmiş ve yerli üretim her geçen gün artmaktadır. Bu haliyle TSK ülkenin en güvenilir ve en kurumsallaşmış unsurudur.

Sosyolojik açıdan bakıldığında ise Türkiye; gelir dağılımındaki adaletsizliklerle boğuşan, köyden kente hızlı bir göç yaşayan ve bundan kaynaklanan sorunlarla uğraşan bir ülkedir. Bu bağlamda, ülkeyi tehdit eden her türlü yıkıcı, bölücü, terörist ve irticai akım ve unsurlar bu sosyal yapıdan güç almaktadırlar.

Diğer taraftan, 8 yıllık zorunlu eğitime geçmiş olmasına rağmen, eğitimde fırsat eşitliğini tam sağlayamamış, özellikle yüksek öğrenimde istenilen seviyeye henüz ulaşamamış, vatandaşlarına yeterli seviyede sağlık hizmeti verememekte, yargısal alanda bir kısım sorunlar yaşayan bir ülke durumundadır Türkiye. Ancak, tüm bu olumsuzlara rağmen, iletişim alanındaki gelişmelerle birlikte, yüksek oranda genç nüfusa sahip olan ülkenin insanları, çağın gereklerinden eşit olarak faydalanmak ve sistemdeki gelişmeyi önleyici unsurları bünyesinden atmak için, demokratik sınırlar içerisinde çevresini sorgulama sürecine girmiş ve hemen her alanda çağdaş bir yapılanma için bu unsurları zorlamaya başlamıştır.

Tüm bunların Boğazlara yansımasına gelince; her alanda onduğu gibi Boğazlar konusunda da imkan ve kabiliyetlerini hedefe ulaşmak için toparlamakta yavaş kalan Türkiye, mevcut gücünü ve çalışmasını ülkenin bekası için zaruri olan alanlara kaydırmak zorunda olduğundan Boğazlar konusuna gerekli hassasiyeti

gösterememektedir. Bu aşamada 1998 Tüzüğü önemli bir adım olmasına rağmen, Boğazlardaki ulaşımın, çevrenin can ve mal kaybının önlenmesinde geçiş sisteminin yenilenmesiyle ilgili ihalelerin defalarca ertelenmesi olumsuz gelişmeler olmuştur. Ancak 2001 sonlarında faaliyete geçebileceği değerlendirilmektedir. Dolayısıyla, kendi üzerine düşenleri yapmakta yavaş kalan ve stratejik olarak gerekli argümanları üretemeyen, üretse bile bunları uygulayabilecek politik gücü kendinde bulamayan bir ülke olarak Türkiye'nin bugün için Boğazlar'ın jeostratejik öneminden yeterince faydalandığını söylemek mümkün değildir.

Bu arada, Denizcilik Bakanlığı'nın 2001 yılı içerisinde kurulması için siyasi iradenin oluşması ve gerekli alt yapı (özellikle hukuksal açıdan) hazırlıklarına hız verilmesi, Boğazlar konusu için de olumlu gelişmelerdendir.

7.2.1.2. Kesit 2004 (Senaryo 1)

2000 Yılında başlatılan Uluslararası Para Fonu (International Monetory Fund-IMF) ve Dünya Bankası destekli 3 yıllık ekonomik program meyvelerini vermeye başlamış, 2001 yılında ekonomi durgunluğa girmesine, devletin vergiyi yaymakta zorlanmasına rağmen, 2002 ve 2003 yıllarında üretim artışı, ihracat artışı, turizm gelirlerinin artışı, siyasi istikrar sağlanması ve özelleştirmelerin hedeflenen seviyelerde gerçekleştirilmesi ile enflasyon % 10'un altına düşürülmüş, ekonomi reel olarak gelişme sağlamış, fert başına düşen milli geliri 4000 dolara çıkmış, gelir dağılımındaki adaletsizlik giderilememekle birlikte, başlangıçtaki seviye korunmuş ve bu arada yolsuzlukların ortaya çıkartılarak sonuçları alınmaya başlanmış, böylece yalan, dolan ve talan ekonomisinin önüne geçilmeye başlanmış ve kamu maliyesinin yanında kamu vicdanı da rahatlatılarak toplumun büyük kesiminde devlet kurumlarına karşı güven yükselmiştir.

Bu süre zarfında Türkiye, yeterli seviyede olmasa da AB'ye uyum sağlayacak değişimleri yapmakta ve AB ile çeşitli gelgitler yaşanmaya devam edilmektedir. Bu arada 2004 yılı ülkede seçim yılıdır. Bu bağlamda tek parti hükümetinin kurulması mümkün gözükmemekte, iki yada üç partili koalisyon hükümetinin kurulacağı değerlendirilmektedir.

Bilimsel ve teknolojik açıdan haberleşme konusunda uyduların tam kapasiteyle faaliyete geçmeleri ile atılım yapılırken, ekonomik gelişmenin doğal sonucu olarak; enerji talebi, beklenenin üzerine çıkabilecek ve yıllardır gündemde olan nükleer santral kurulması bu kez ertelenemeyecektir. Çünkü, gelişmiş bir ekonominin, ana girdisi olan enerjisini; rüzgar santrali, hidroelektrik santrali gibi mevsimsel dalgalanmalara yada mavi akım gibi başkalarının inisiyatifine bırakılamaya tahammülü olmadığı Türk insanı tarafından yaşayarak öğrenilecektir.

Silahlı Kuvvetleri'nin konumu ve amacında ise bir değişiklik olmayacağı değerlendirilmektedir.

Demografik yapıya gelince; nüfus artış oranı ile birlikte köyden kente göçün hız keseceği, eğitimin her seviyesinde kalitenin artacağı, özellikle alınan tedbirlerle sanayi ve hizmet sektörüne ara insan gücü yetiştirilmesinde önemli gelişmelerin sağlanacağı düşünülmektedir.

Bu dönemde Boğazlar konusunda iki projenin hayata geçirilmesi en önemli gelişme sayılabilir: Birincisi; GTYBS'nin faaliyete geçirilmesi ile kazaların dünya ortalamasına çekilmesi, diğeri ise; Denizcilik Bakanlığı'nın kurulup, denizler ve denizcilikle ilgili konularda ulusal güçlerin koordinasyonunun sağlanması ve gerekli hukuksal, ekonomik, sosyolojik her türlü adımın atılması olacaktır. Dolayısıyla, Türkiye, denizlerini ve bu arada Boğazları'nı yeniden keşfetme sürecine girecektir.

7.2.1.3. Kesit 2007 (Senaryo 1)

2007 Yılına gelindiğinde dünya ekonomisine entegre olmuş bir Türkiye gözlemlenmektedir. Ekonomik veriler AB üyesi ülkelerinkine yaklaşmaya başlamış, enflasyon son yıllarda % 5 civarında seyretmekte, ortalama % 5'lik büyüme ile fert başına düşen milli gelir 5.000 dolar seviyesine çıkmış, özelleştirme büyük çoğunlukla tamamlanmış, alınan önlemlerle turizm gelirleri 20 milyar doları aşmış, diğer yandan sosyal adalet konusunda önemli aşamalar kaydedilmiştir.

Bu yıllarda politik yaşamdaki istikrar devletin diğer kurumlarına da yansımış ve artık bölgesel oluşumlarda Türkiye söz sahibi olmanın ötesinde etkin bir belirleyici güç konumuna gelmeye başlamıştır. AB ile bütünleşme sürecinde ise ekonomik

sorunlar halledilmiş olup, diğer alanlarla ilgili bütünleşme çalışmalarına hız verilmiştir.

Bilimsel ve teknolojik olarak yatırımlar arttırılmış, özellikle Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP) kapsamında bu bölgenin tarımsal üretiminin arttırılmasının etkisi ile ülkede gıda teknolojisi ile ilgili yatırımlar artmış, haberleşme alanında gelişmiş ülkeler düzeyine ulaşılmış, diğer yandan enerji darboğazı had safhaya varmış ve 2008 yılında ilk nükleer santral ünitesinin devreye girmesi (Eneri Bakanlığı Web Sitesi) dört gözle beklenmektedir.

Silahlı Kuvvetlerin konumunda bir değişiklik olmamakla birlikte, savunma sanayi yatırımlarının artmasına paralel olarak modern silah ve teçhizat büyük çoğunlukla yerli üretimle karşılanmakta ve hatta hem lisans hem de silah ihracatı yapılmaktadır. Personel konusunda ise askerliğin zorunluluktan çıkmasının ve Silahlı Kuvvetlerin tamamen profesyonel olmasının gündeme geleceği değerlendirilmektedir.

Ekonomik gelişme ile başlayan, gelir dağılımındaki ve bölgesel yapıdaki farkların azalmaya başlaması ve 8 yıllık zorunlu eğitimin sonuçlarının alınmasıyla yıkıcı ve bölücü akımlar iyice güç kaybetmeye başlamıştır.

Bu yıllarda Türkiye için Boğazlar, Rusya'nın elinde bulunan doğal gaza karşılık koz olarak kullanabileceği öngörülebilir.

7.2.1.4. Kesit 2010 (Senaryo 1)

Bu senaryoya göre 2010 yılına gelindiğinde Türkiye 450 milyar dolarlık ekonomisi ile dünyanın 15. ekonomisi haline gelmiş, fert başına milli gelirini 6 bin dolara çıkarmış, enflasyon sorunu olmayan, ihracatını 100 milyar, ithalatını 120 milyar dolara çıkarmış, turizm gelirleri 30 milyar dolar olan, sınırlı da olsa teknoloji ihraç edebilen ve bölgesinde bir istikrar adası olmasının yanında, uluslararası alanda belirleyici güç konumunda olacağı değerlendirilmektedir.

Politik alanda ise AB'ye üye olmak üzere olan bir Türkiye vardır. Aslında AB üyeliği sürecinde onyıllar boyunca oyalanmış olan ülkenin artık belki de bu üyeliği kendisi istemez konuma gelebileceği düşünülebilir. Çünkü; ülkenin ne ekonomik, ne

politik, ne de sosyolojik olarak böyle bir ortaklığa ihtiyacı kalmamış olması da pek muhtemeldir.

2008 yılında nükleer enerji üretimine geçmiş olan Türkiye, ekonomi ve sanayisinin önündeki en önemli engeli aşmanın da rahatlığı ile bu alanda geleceğe daha emin bakabilecek ve hatta diğer nükleer santrallerin de kurulma girişimleri başlayacaktır. Genç nüfusunun, son on iki-on üç yıldır eğitim alanında atılan doğru adımlarla yönlendirilmesi ile birlikte; haberleşme, bilişim, gıda, savunma sanayi başta olmak üzere teknolojinin her alanında büyük atılımlar içerisine girmiş ve gelecek yıllarda dünyanın teknoloji merkezlerinden birisi olmaya aday olduğunu göstermektedir.

Toplumsal refahın artması ve eğitim seviyesinin yükselmesiyle yıkıcı, bölücü ve irticai akımlar iyice zayıflamış, terör olayları gelişmiş ülkelerdeki seviyeye indirilmekle birlikte, dışarıdan yapılan gizli desteklerin azalma göstermeyeceği değerlendirilmektedir.

Bu senaryoya göre 2010 yılına gelindiğinde Boğazlar'ın durumu genel hatları ile şöyledir:

- GTYBS Projesi sekiz yıldır faaliyette olup, Boğazlar bölgesinde büyük bir kaza meydana gelmemiştir.

- Denizcilik Bakanlığı'nın kurulması ve etkin olarak çalışmasıyla, Türk Denizciliği büyük bir atılım içine girmiştir. Bu kapsamda ticaret filosu ve gemi inşa sanayi hızlı gelişmeler göstermiştir.

- Montreux'nün değiştirilmesi konusunda, hiçbir akit devletin kayda değer bir girişiminin olacağı düşünülmemektedir.

- Bakü-Ceyhan petrol boru hattının hayata geçirilmesi ile Boğazlar deniz trafik yükünün artması önlenmiştir.

- Türkiye'nin her yönü ile güçlenmesi ile Boğazlar konusunda da yaptırımlar uygulayabileceğinin belirmesi üzerine Rusya, çeşitli alternatifler aramaya girişmiş ve Samsun-Yumurtalık boru hattına sıcak bakmaya başlamıştır.

- Bu yıllarda Türkiye, ekonomik, politik ve askeri gücünün de etkisiyle, büyük tonajlı gemilerin Boğazlar'dan geçişini önlemek, özellikle Boğaziçi'nin (İstanbul Boğazı'nın) tarihsel ve çevresel dokusunu korumak amacıyla Boğazlara alternatif oluşturacak kanal yapımını gündeme getirebilecektir. Bu alternatifler şunlar olabilir:

a) Sakarya Nehri - Sapanca Gölü - İzmit Körfezi,
b) Terkos Gölü - Büyük Çekmece Gölü - Marmara Denizi yada
c) Trakya'nın Karadeniz kıyıları ile Saros Körfezi'ni birleştiren bir hat.

Böylece Türkiye, böyle bir kanalın maliyetini uzun vadede uğraksız geçen gemilere yüklemenin yanında en azından İstanbul Boğazı'nı korumuş olacak, aynı zamanda stratejik olarak daha elverişli bir konuma ulaşacaktır.

7.2.2. Kötümser Senaryo (Senaryo 2)

Bu senaryo ise olağan gelişmelerin biraz dışına çıkılarak ve Türkiye açısından hemen her olaya biraz olumsuz bakılarak üretilmeye çalışılmıştır. Aslında bu senaryo aynı zamanda gelişmeler karşısında hiçbir önlem alınmaması durumunu da yansıtıyor denilebilir.

7.2.2.1. Kesit 2001 (Bugün-Senaryo 2)

Türkiye yıllık 212 milyar dolarlık milli geliri ile dünyanın ilk 30 ekonomisi içinde olup, G-20 içinde yer alan ve yaklaşık 5 yıldır fert başına milli geliri 3000 dolar civarında seyreden bir ülkedir. Ekonomide 25 yıldır yüksek enflasyonla yaşayan dünyanın tek ülkesidir. Uzun yıllardır ilk kez 2000 yılında enflasyonu % 40'ın altına düşürebilmiştir. İhracatı 27,3 milyar dolar, ithalatı 53,9 milyar dolar olup ihracatın ithalatı karşılama oranı % 50,6 dır. Bunda en önemli etkenin, AB ile 1995 yılında yapılan Gümrük Birliği Andlaşması olduğu düşünülmektedir. Bu andlaşmanın hükümleri gereği özellikle ihracat ve 3. ülkelerle ekonomik birliktelikler için Türkiye'nin tek yanlı olarak eli kolu bağlanmış durumdadır.

2001 yılında Türkiye'nin ekonomide öncelikli sorunları; yüksek enflasyon, işsizlik, kapasite kullanım (üretim) düşüklüğü, mali sektör yetersizliği, kayıt dışı ekonomi gibi sorunlardır.

Politik alanda ise AB'ye üye olmaya çalışan Türkiye, hem kendi içinden hem de AB üyelerinin bir kısmı tarafından engellenmekte olmasına rağmen bu yapılanmaya dahil olma çabalarını sürdürmektedir. Diğer yandan, Ortadoğu ve Kafkaslar'da oluşmakta olan yeni güç dengeleri içinde, kendisine müttefik arayan ve bu sayede bölgede etkin olmak isteyen güçler tarafından, Ermeni soykırımı gibi tarihin derinliklerinde kalması bir yana, gerçek dışı olduğu da aslında fikir sahipleri tarafından da bilinen konularla Türkiye taciz edilmeye çalışılmaktadır.

Bilimsel ve teknolojik olarak gelişmiş ülkelerin çok gerisinde kalmış olan Türkiye; 21 yüzyılın teknolojileri olarak kabul edilen malzeme, imalat, enformasyon, haberleşme, ulaşım, canlı sistemler ve enerji alanlarının hemen hiçbirinde ilk sıralarda yer alamamış olup, ülkede mevcut olanların çoğu da ithal edilmiş teknolojilerdir.

Bu senaryoda da, Türkiye'nin ulusal güçleri arasında en iyi durumda olduğu ve caydırıcılığı tartışma götürmez olan gücü, askeri gücüdür. Atatürk ilke ve inkılapları doğrultusunda, Devletin Anayasası'nda belirtilen demokratik, laik ve sosyal hukuk devleti, devletin bölünmez bütünlüğü gibi temel niteliklerini koruma ve kollama görevini kararlılıkla sürdüren TSK, nicelik olarak her zaman ilk beşte yer almış, nitelik olarak da özellikle son 20 yıldır gerçekleştirilen modernizasyon çalışmalarıyla büyük bir atılım içine girmiş ve çağdaş ordular arasında yerini almıştır. Dünyanın en istikrarsız bölgelerinin merkezinde yer alan Türkiye'nin silahlanma harcamalarının ekonomiye olan olumsuz etkilerini azaltmak için savunma sanayi yatırımlarına ağırlık verilmiş ve yerli üretim her geçen gün artmaktadır. Bu haliyle TSK ülkenin en güvenilir ve en kurumsallaşmış unsurudur.

Sosyolojik açıdan bakıldığında ise Türkiye; gelir dağılımındaki adaletsizliklerle boğuşan, köyden kente hızlı bir göç yaşayan ve bundan kaynaklanan sorunlarla uğraşan bir ülkedir. Bu bağlamda, bir yandan ülkeyi tehdit eden her türlü yıkıcı,

bölücü, terörist ve irticai akım ve unsurlar bu sosyal yapıdan güç almakta iken, diğer yandan yolsuzluklarla mücadele ülkenin en önemli sorunları arasında yer almaktadır.

Diğer taraftan, 8 yıllık zorunlu eğitime geçmiş olmasına rağmen, eğitimde fırsat eşitliğini tam sağlayamamış, özellikle yüksek öğrenimde istenilen seviyeye henüz ulaşamamış, vatandaşlarına yeterli seviyede sağlık hizmeti verememekte, yargısal alanda bir kısım sorunlar yaşayan bir ülke durumundadır Türkiye. Ancak, tüm bu olumsuzlara rağmen, iletişim alanındaki gelişmelerle birlikte, yüksek oranda genç nüfusa sahip olan ülkenin insanları, çağın gereklerinden eşit olarak faydalanmak ve sistemdeki gelişmeyi önleyici unsurları bünyesinden atmak için, demokratik sınırlar içerisinde çevresini sorgulama sürecine girmiş ve hemen her alanda çağdaş bir yapılanma için bu unsurları zorlamaya başlamıştır.

Tüm bunların Boğazlar'a yansımasına gelince; her alanda olduğu gibi Boğazlar konusunda da imkan ve kabiliyetlerini hedefe ulaşmak için toparlamakta yavaş kalan Türkiye, mevcut gücünü ve çalışmasını ülkenin bekası için zaruri olan alanlara kaydırmak zorunda olduğundan, Boğazlar konusuna gerekli hassasiyeti gösterememektedir. Bu aşamada 1998 Tüzüğü önemli bir adım olmasına rağmen, Boğazlar'daki ulaşımın, çevrenin can ve mal kaybının önlenmesinde geçiş sisteminin yenilenmesiyle ilgili ihalelerin defalarca ertelenmesi olumsuz gelişmeler olmuştur. Ancak 2001 sonları veya 2002 başlarında faaliyete geçebileceği değerlendirilmektedir. Dolayısıyla, kendi üzerine düşenleri yapmakta yavaş kalan ve stratejik olarak gerekli argümanları üretemeyen, üretse bile bunları uygulayabilecek politik gücü kendinde bulamayan bir ülke olarak Türkiye'nin bugün için Boğazlar'ın jeostratejik öneminden yeterince faydalandığını söylemek mümkün değildir.

Özellikle 2001 yılı içerisinde Denizcilik Bakanlığı'nın kurulması düşünülse de, gerekli altyapı çalışmalarının hazırlanamaması nedeniyle bu düşüncenin gerçekleştirilemeyeceği değerlendirilmektedir.

7.2.2.2. Kesit 2004 (Senaryo 2)

2000 Yılında başlatılan IMF ve Dünya Bankası destekli 3 yıllık ekonomik programla 2001 yılında ekonomi durgunluğa girmiş ve 2003 yılında ancak toparlanmaya başlamış, enflasyon % 20'nin altına düşmemiştir. Bunun da etkisiyle

üretim artışı hedeflenen seviyenin çok gerisinde kalmış, fert başına milli gelir bir türlü 3500 doların üzerine çıkarılamamış, gelir dağılımındaki farklar artarak devam etmiş, turizm gelirleri ancak 12 milyar dolar seviyesine çıkarılmış, ortaya çıkartılan yolsuzluklar yeterince aydınlatılamadığının yanında, sorumluları da cezalandırılamadığı için kamu vicdanı rahatlatılamamış ve vatandaşlarda devlete olan güven yükseltilememiş, diğer yandan yabancı sermaye ülkeye çekilememiş olduğundan ekonomi reel olarak da geliştirilememiştir.

Ekonomik istikrarsızlık siyasi istikrarsızlığı körüklemiş ve bu ortamda erken genel seçim yapılmak zorunda kalınmıştır. Seçim sonuçlarına göre oylar, halkın yönetime tepkisi sonucunda uç görüşleri savunan partilere kaymış ve açıkça ifade edilmemiş olsa da rejim karşıtı görüşlerin Meclis'teki sayısı artmıştır. Dolayısıyla, görüşleri taban tabana zıt olan 3 veya 4 partili bir koalisyon hükümeti kurulmuştur. Tüm bu gelişmelerin etkisi ile AB'ye uyum sürecinde ve üyelik konusunda gerekli adımlar atılamamıştır.

Yatırımlar yavaşladığından bilim ve teknoloji alanında da tüm gayretlere rağmen gerekli hamleler yapılamamıştır. Ekonomik zorluklar enerji yatırımlarını da yavaşlatırken enerji sorunu hat safhaya çıkmaktadır.

Silahlı Kuvvetlerin modernizasyonu da genel gidişattan etkilenerek bir kısım malzeme ve teçhizat alımı ertelenmek zorunda kalmıştır.

Eğitim, sağlık, sosyal güvenlik gibi alanlarda da kayda değer herhangi bir gelişme sağlanılamamıştır.

Boğazlar konusunda ise 2002 yılında hizmete girmesi beklenen GTYBS Projesi ancak 2003 yılında tam olarak faaliyete geçirilebilecektir. Diğer taraftan Boğazlar Bölgesinde deniz trafiği artış eğilimini sürdürerek yıllık 55000 geçişe ulaşmıştır. Hatta GTYBS Projesinin geç devreye girmesi ile Boğazlar'da büyük çaplı kazaların artması da pek muhtemeldir. Bu arada Denizcilik Bakanlığı da kurulmuş olmasına rağmen, kendisinden beklenen seviyede gelişmeyi ve koordinasyonu sağlamaktan uzak kalmaktadır.

7.2.2.3. Kesit 2007 (Senaryo 2)

Bu yılda en fazla üzerinde durulan konu, Türkiye'nin gerekli düzenlemeleri yapmamasından dolayı AB ile arasında çıkan sürtüşmeler olabilir. Özellikle Kıbrıs Rum Kesimi'nin 2004'ten sonra üyelik çabalarıyla birlikte AB tarafından Türkiye'ye baskıların artması muhtemeldir.

Ülke hala ekonomik sorunlarla boğuşan bir görünüm arzetmekle birlikte, bu durumun da etkisiyle içine kapanmak zorunda kalabilir. Bu ise ulusal güçlerin tamamında etkisini gösterebilir.

Türkiye'nin, denizleri ve Boğazlar konusunda da hedeflenen gelişmeler sağlanamamış ve stratejik olarak 2001 yılındaki konumunu muhafaza etmekte olduğu değerlendirilebilir.

7.2.2.4. Kesit 2010 (Senaryo 2)

Bu senaryoya göre 2010 yılında Türkiye'nin genel olarak içinde bulunduğu durum değerlendirildiğinde görünüm şudur: Son on yıldır gerekli düzenleme ve atılımlar yapılamadığından ekonomik olarak reel büyüme sağlanamamış ve Türkiye dünya sıralamasındaki yerini koruyamamış, ihracatın ithalatı karşılama oranı % 50'nin altında seyretmeye başlamış, fert başına milli geliri 4.000 dolar seviyesinde, ülkedeki teknolojik seviye düşük, bölgesinin istikrarsızlığından aşırı etkilenmekte, stratejik her türlü açılımdan yoksun olup, bölgesinde belirleyiciliğini kaybetmiş ve hala kalkınmaya çalışan bir ülke. Bu ortamın sonucu olarak da; her türlü yıkıcı, bölücü ve irticai akımın etkisinde kalan vatandaşlardan oluşan bir devlet.

Bu senaryoya göre 2010 yılındaki Boğazlar'ın durumu ise genel olarak şöyledir:

- GTYBS Projesi 2003 yılından beri faaliyette olup, bu yıldan sonra deniz kazaları dünya standartlarına çekilmiştir.

- Denizcilik Bakanlığı kurulmuş olmasına rağmen, kendisinden beklenenleri gerçekleştirememiş ve bu bağlamda yeterli stratejik faydayı sağlayamamıştır.

- Boğazlar'dan geçiş konusunda; milli gücün yetersizliğinden kaynaklanan etkisizlik ve dünyada artan petrol ihtiyacının sonucu, trafik yoğunluğu 60.000 gemi seviyesine ulaşmış olabilir.

7.2.3. Senaryoların Değerlendirilmesi

Açıklanan senaryoların başlıklarından da anlaşılacağı üzere, bunlar; iyimser ve kötümser olup, deyim yerinde ise iki uç bakışı yada sonucu ortaya koymaktadır. Özet olarak iyimser senaryo; tüm tedbirlerin alınması ve çoğu olayın olumlu gelişmesi durumunu yansıtırken, kötümser senaryo ise; gerekli hamlelerin neredeyse hiçbirinin yapılmaması sonucu oluşacak durumu yansıtmaktadır.

Sonuç olarak, devam etmekte olan süreçte beklenen durum ise her iki senaryonun ortası yada karmasıdır. Böylece 2010 yılında Boğazlar için mümkün senaryo şöyle özetlenebilir:

- GTYBS 2002 yılı başından beri faaliyette olup, kaza sayısı yıllık ortalama iki civarına indirilmiş ve 2010 yılına kadar geçen sekiz yılda Boğazlar'da büyük çapta bir kaza olmamıştır.

- Denizcilik Bakanlığı kurulmuş olup, Devletin diğer alanlarında olduğu gibi çalışmalarında istenilen seviyeye ulaşılamamış, ancak ülke denizcilik konusunda gözle görülür bir aşama kaydetmiştir.

- Montreux Sözleşmesi'nin değiştirilmesi konusunda hiçbir taraf devletin girişimi olmayacağı değerlendirilmektedir.

- RF limanlarından artan petrol sevkıyatı, Boğazlar'daki aşırı yoğunluk sonucu başka bölgelere kaymak zorunda kalınabilir, bu arada Samsun-Yumurtalık boru hattı gibi ara formüllerle orta yol bulunabilir.

8. SONUÇ VE GELECEK İÇİN ÖNERİLER

8.1. Türkiye'nin Ulusal Stratejisi ve Bu Stratejide Boğazlar

Her ulusun yada devletin olduğu gibi Türkiye'nin de ulusal çıkarları vardır. Bu çıkarların gerçekleşmesini sağlayacak olan ise ulusal hedeflerdir. Türkiye'nin ulusal hedefi/hedefleri kısa ve öz olarak Atatürk tarafından çizilmiştir: "Çağdaş uygarlık seviyesine ulaşmak ve üzerine çıkmak".

Bu hedefi Atatürk ve arkadaşlarının belirlediği doğrudur, ancak; bu bir dayatma değildir. Çünkü, çok kısa zamanda Türk ulusu tarafından benimsenmiş ve sahiplenilmiştir. Bu hedef, Türk ulusunun tarihsel, sosyolojik ve psikolojik bünyesinde zaten varolan bir olgunun dışa vurulması, somutlaştırılmasının yanında Türkiye coğrafyasının da bir gerçeğidir. Aksi halde Kurtuluş Savaşı'nın örneği görülmemiş bir zaferle sonuçlanması ve Cumhuriyet'in ilk yıllarında sağlanan gelişmenin açıklanması mümkün değildir. Bu hedef, yenilenmeye gereksinim duymayan bir dinamiklik içerir ve akılcılığın da bir gereğidir. Bu hedef, pek çok ulusun ulusal hedefi gibi, belli bir coğrafya parçasının ele geçirilmesiyle ya da bir ırkın farklılığı ile uğraşmaz; saldırgan değildir, dünyanın belli bir yönüne kanalize edilmemiştir; çağdaş uygarlık bugün batıda, yarın doğuda olabilir.

Türkiye'nin ulusal hedefi, ulusun kendi iç dinamiklerinin, yani ulusal gücünün akılcı bir şekilde kullanılması ile ulaşılabilecek bir hedeftir. Dolayısıyla, akılcılığa, üretkenliğe, bilimselliğe, barışçılığa, aktifliğe ve insancıllığa dayanır.

Ulusal hedefe ulaşmak için uygulanacak ulusal politikalar ise genel olarak iki boyutludur:

- Birincisi güvenlik boyutudur; bağımsızlık ve toprak bütünlüğünü kapsar.
- İkincisi ise refah boyutudur; ekonomik, bilimsel, kültürel, her türlü gelişmeyi ve bu gelişme için destekleyici koşulların oluşturulmasını (Türksam, 1997, s. 86) kapsar.

Bugünün dünyasında uluslararası andlaşmalarla ve işbirliğiyle her iki boyutta ulusal boyutu aşmış gözükse de aslında ulusun kendi potansiyeli ve gücüyle yakından ilgilidir. Hiçbir ulus doğrudan ya da dolaylı herhangi bir çıkarı yoksa, bir diğeri için kendi çıkarlarından vazgeçmez veya çıkarlarını ertelemez. Bu çıkar ölçüsünde, güç birliğine ya da işbirliğine gider. Ancak etkileşim bugün geçmişte hiç olmadığı kadar fazladır. Diğer yandan güvenlik ve refah boyutu birbirleri için, daha doğrusu ulusal çıkarlar için vazgeçilmezdir. Öncelikler belirlenirken oluşan koşullara göre bazen biri diğerinin önüne geçebilir. Ancak bu durum devamlı birine öncelik verilerek devam edemez, aksi halde zamanla ağırlık verilen unsur da diğerinin zayıflığından olumsuz olarak etkilenir ve zaafiyet oluşturur duruma gelir. Bu gerçekler ulusal hedeflere giden yolda oluşturulacak politikalarda ve geliştirilecek stratejilerde her zaman dikkate alınmalı ve kesinlikle ihmal edilmemelidir.

Türkiye'nin ulusal politikalarında iki unsur belirleyici olarak ön plana çıkmaktadır; coğrafi unsur (bkz. Bölüm 2 ve Bölüm 3) ve tarihsel tecrübe unsuru (bkz. Bölüm 2 ve Bölüm 4). Bu belirleyici unsurlar kapsamında Cumhuriyet'in ilk yıllarından itibaren Türkiye'nin dış politikalarında gerçekçilik, barışçılık, iyi komşuluk, istikrar taraftarlığı, uluslararası işbirliğinin desteklenmesi, mütekabiliyet gibi prensipler temel prensipleri oluşturmuştur (Türksam, 1997, s. 87-89). Bu prensipler tüm çevreler tarafından genel olarak kabul görmüş olmasına rağmen uygulama sırasında birçok eleştiri yapılmıştır ve yapılmaktadır. Bunların birçoğunda haklılık payı vardır. İşte tam bu noktada, Türkiye'nin ulusal stratejilerinin belki belirlenmesi ve geliştirilmesindeki değil ama uygulanmasındaki zaafiyeti ortaya çıkmaktadır. Çünkü ulusal güçlerin tamamının eşgüdüm içinde ve doğru olarak kullanılması ancak ulusal stratejinin doğru saptanması ve doğru uygulanması ile gerçekleşebilir.

Buradan hareketle, Türkiye, ulusal güçleri içinde önemli yer tutan coğrafi gücünün farkında olarak bunu diğer güç unsurlarıyla desteklemelidir. Türkiye'nin jeopolitiğinde en önemli unsur Boğazlar'dır. Eğer Türkiye bölgesinde etkin ve belirleyici bir güç olmak istiyor ise bunun yolu ulusal stratejilerinde Boğazlar'a hak ettiği önemi mutlaka vermekten ve bunu uygulamaya dönüştürmekten geçer. Unutulmamalıdır ki; Osmanlıların yükselmeleri ve dünyanın üstün gücü haline gelmeleri, Boğazlar'ın egemenliğini tamamıyla elde etmelerinden sonra

gerçekleşebilmiştir. Osmanlı Devleti, Mısır Valisinin 1833 yılındaki isyanıyla belki de tarihten silinebilecek iken çıkışı Boğazlar sayesinde bulmuştur. Yine Osmanlı Devletinin Birinci Dünya Savaşına girişi iki Alman savaş gemisinin Boğazlar'dan geçerek Rus liman şehirlerini bombalaması sonucu gerçekleşmiştir. Bu savaşın en az bir yıl uzaması Çanakkale Muharebeleri ile gerçekleşirken savaşın kaderi Boğazlar'da belirlenmiştir. Yeni Türkiye'nin kurucuları devletin kuruluşundan sonra çözümlenmesi gereken en önemli sorun olarak Boğazlar meselesini görmüş ve ilk fırsatta bu sorunu başarıyla çözmüşlerdir. Son olarak, eğer Türkiye, Batı dünyasının bir üyesi ise bunun ilk adımı olarak NATO'ya girişi Rusya'nın Boğazlar üzerindeki isteklerinin su yüzüne çıkışıyla gerçekleşmiştir. Öyleyse Boğazlar Türkiye için ulusal stratejisinde her zaman sahip olduğu en önemli jeostratejik bölgedir demek doğru olsa gerekir.

Bugünün dünyasında, özellikle uygar dünyada sıcak savaşlar ve silahlı çatışmalar artık tarihe gömülmek üzeredir. Geleceğin savaşları ekonomik boyutta olacaktır. Ekonomide ise ana girdi enerjidir. Yapılan hesaplamalara göre en önemli enerji kaynaklarından olan petrol ve doğalgaz rezervleri 80-130 yıl içinde tükenecektir. Dolayısıyla 21. yüzyıl enerjinin yüzyılı olacaktır, kimilerine göre ise enerji savaşları ile geçecektir. Bu bağlamda, Yugoslavya'nın parçalanmasından sonra bu ülkede son on yıldır yaşananların, gelişmiş fakat petrolü olmayan iki ülkeden birisi olan Almanya'nın (diğeri Japonya) kendisine Adriyatik kıyılarından petrol sevkiyatı yapabileceği bir koridor açmak istemesiyle başladığı hatırlanmalıdır.

Türkiye de enerji kaynakları yönünden fakir bir ülkedir. Ancak, bu açıdan bakıldığında çevresi oldukça zengindir ve bu zenginliğin (petrol) hatırı sayılır bir bölümü şu aşamada Boğazlar'dan geçmek zorundadır.

Diğer taraftan ekonomi demek ticaret demektir. Küreselleşen dünyada onca krize rağmen ticaret hacmi her geçen yıl artmaktadır ve taşımacılığın % 90'ı deniz ulaşımıyla gerçekleştirilmektedir. Öyle ise Boğazlar deniz ulaşımında da dolayısıyla ticarette kilittir.

Sonuç olarak Türk Boğazlar'ının geçmişteki önemi ortadadır ve bu önem bugün daha da artmıştır. Gelecekte ise geçmişle kıyas bile kabul etmeyecek düzeyde öneme

sahip olacaktır. Türkiye bu önemi ulusal stratejisine yansıtmalı ve uygulamalıdır. Bu, Türkiye'nin diğer ulusal güç unsurları üzerinde de çarpan etkisi yapacaktır.

8.2. Sonuç

Türk Boğazları'nda 65 yıldır uygulanan Montreux Rejiminin değiştirilmesi için bu süre zarfında ciddi herhangi bir girişim olmamıştır. Bunun nedeninin, 1936'da kabul edilen rejimin çıkar dengelerini çok iyi kurmuş olduğu söylenebilir. Diğer bir açıdan bakıldığında ise; bu suyolunun kullanılmasında, Türkiye'nin Andlaşma'dan doğan haklarını kullanmakta pasif bir tutum içinde kalıp bütün riskleri üzerine aldığı, böylece yaklaşık son on yıldır zaten en fazla geçiş kapasitesi olan 50.000 geçiş seviyesine ulaşıldığı şeklinde bir yorum da yapılabilir.

Her iki yorumda da haklılık payı vardır: Andlaşma metinleri hazırlanırken, andlaşmaya imza koymayı düşünen her taraf, eğer kendisi lehine açık ifadelerin metne geçirilmesi mümkün gözükmüyorsa ileride kendi lehine yorumlar çıkarabileceği şekilde muğlak ifadeler kullanılmasını yeğler. Genellikle çok taraflı andlaşmalarda bu tarz yoruma açık muğlak ifadelerin bolca yer aldığı görülür. Bu bakımdan Montreux Sözleşmesi bir istisna teşkil eder; Andlaşma, hukuksal deyim ile oldukça "kazuistik" bir tarzda kaleme alınmış ve böylece neredeyse yoruma açık bir yanı kalmamıştır. Diğer taraftan Türkiye, gittikçe artan yoğunluk karşısında 1994 yılına kadar, konuyla ilgili uluslararası konvansiyonları kullanmak suretiyle Montreux'nün kendisine verdiği yetkileri zorlayamamış ve bu yoğunluğa göz yummuştur. Ne zaman ki, Orta Asya petrollerinin taşınması gündeme gelmiştir, Türkiye ilk kez çağdaş anlamda bir düzenleme yapmak ihtiyacını hissetmiştir. Konuya stratejik açıdan bakıldığında, bu; olayların gerisinde kalmaktan başka bir şey değildir. 1994 Tüzüğünün yürürlüğe konulmasıyla, doğal olarak yıllardır hareketsiz kalınmasından fayda sağlayan taraflar (Rusya, Yunanistan gibi) itirazlara başlamıştır (Helmer, 1994). Bu itirazların dayanak noktası olarak, Türkiye'nin Boğazları değil Bakü - Ceyhan boru hattını kurtarmak peşinde olduğu (Pope, 1994, s. 13) iddiaları öne sürülmüştür. Konunun tarafsız otoriteleri ise Türkiye'nin bu düzenlemeyi yürürlüğe koymasını doğru ve haklı bir karar olarak (Scharfenberg, 1996, s. 21) yorumlamışlardır.

8.2.1. Montreux Boğazlar Sözleşmesi Değiştirilmeli mi?

Montreux Sözleşmesi özellikle savaş gemileri konusunda Karadeniz devletlerinin lehine hükümler içerirken, ticaret gemileri konusunda, diğer suyollarında uygulanan düzenlemelerin paralelinde hükümler içermektedir. Bu durum, hem Karadeniz devletlerinin hem de üçüncü devletlerin lehinedir. Türkiye'ye ise savaş durumunda geniş yetkiler vermektedir. Andlaşma'nın Türkiye açısından tek sakıncalı düzenlemesi geçiş yapan gemilere kılavuz kaptan alma zorunluluğunun getirilememesidir. Bu hüküm ise başlı başına Andlaşma'nın değiştirilmesi için gündeme getirilmeyi bugün için gerektirmez. Hem Türkiye'nin bugünkü konumu yada ulusal gücü sadece bu hükmü değiştirmeye yeterli değildir, hem de uluslararası ortam uygun değildir. Montreux rejiminin bir kez değiştirilmesi yolu açılır ise sonuç çözümsüzlük bile olabilir ki; bu durumda 1936 öncesi rejimin uygulanması gerektiğini (Rozakis and Stagos, 1987, s. 105) savunanlar bile vardır. Mevcut rejimin eksiklikleri diğer uluslararası konvansiyonların yardımıyla doldurulabilir.

Öyle ise kısa ve orta vadede Montreux Sözleşmesi'nin kısmen veya tamamen değiştirilmesi gibi bir teklif ve istek gündeme getirilmemeli, eğer diğer taraflarca gündeme getirilecek olursa, bu girişim her türlü politik, diplomatik ve hukuksal vasıta ile engellenmelidir. Montreux'nün eksik yada Türkiye açısından sakınca doğurabilecek düzenlemelerini aşmak ise deniz hukukunun ve bugün genel kabul görmüş uluslararası konvansiyonların devreye sokulmasıyla mümkün olacaktır. Bu bağlamda, bir an evvel uluslar arası konvansiyonlar taranmalı ve Türkiye'nin çıkarına olanlara derhal taraf olunmalıdır.

8.3. Gelecek İçin Öneriler

Dünya üzerinde tüm duvarların yıkıldığı ve ekonomik olarak sınırların kalktığı son yıllarda, dünya ticaret hacmindeki yıllık artışların bile trilyon dolarlarla ifade edilmeye başlanmasıyla tüm ulusların bu pastadan daha fazla pay alabilme çabaları büyük bir ivme kazanmıştır. Türkiye'nin de bu yönde gayretleri olmasına rağmen henüz istenilen seviyeye ulaşılmış değildir. Bu yönden bakıldığında Boğazlar, ekonomik açıdan da Türkiye için bir çıkış noktası olabilecek özelliğe sahiptir. Fakat bu, Boğazlar için üretilecek stratejilerde ikincil amaçtır. İlk amaç, Boğazlar'da can, mal ve çevre güvenliğini tehdit eden deniz ulaşımının bu niteliğini ortadan

kaldırmaktır. İlk amacın boyutu güvenlikle, ikinci amacın boyutu ise refahla ilgilidir. Başka bir ifadeyle güvenlik; neden, refah (ekonomi); sonuçtur.

Gelecek için yapılacak bütün öngörülerin gerçeklik tabanına oturması şarttır. Öyleyse Boğazlar'ın geleceği için bir gerçeğin tespiti ile işe başlanmalıdır. Bölge ülkelerinin ticaret gemileri her zaman Türk Boğazları'ndan geçmek zorundadır. Aksi mümkün değildir. Bu amaçla kullanılmaması ya da kullandırılmaması sonucunda Türk Boğazlar bölgesinin neredeyse hiçbir stratejik önemi kalmaz. Yapılması gereken, bu bölgenin deniz ulaşımı maksadıyla hiç kullandırılmaması değil emniyetli geçişin sağlanmasıdır. Bir başka söyleyişle Boğazlar'ın stratejik öneminin muhafazası ile güvenli geçişin dengelenmesi gerekmektedir. Geçiş emniyetinin (güvenliğinin) sağlanması için yeni projenin (GTYBS) hayata geçirilmesi önemli bir adımdır ama yeterli değildir. Bu proje bile kaza riskini sıfırlayamayacaktır.

Bugün gelinen 50.000 geçişlik seviye, doygunluk seviyesidir ve bunların üçte biri RF limanlarına giriş-çıkış yapan gemilerden oluşmaktadır. En geç 2001 yılının ikinci yarısında Tengiz petrolünün sevkinin de başlamasıyla bu sayının artacağı açıktır. Bu petrol, büyük gemilerle taşınacağına göre son yıllarda ortalama 100 gün kapatılan Boğaz trafiğinin 300 gün kapatılması (Pope, 1994, s. 5) gerekecektir. Bu ise sadece yoğunluğun artması değil, Boğazlar'dan petrolden başka bir şey taşınmayacağı anlamına gelir. Bu gerçek tüm dünya kamuoyu tarafından da bilinmektedir. Türkiye'nin yapması gereken; güvenlik gerekçesiyle bu tankerlerin geçişini önlemek ve alternatifler ortaya koymaktır. Daha önceden de gündeme gelen Samsun-Ceyhan boru hattı kısa vadede önemli bir seçenektir. Orta vadede ise Türkiye (en azından) Terkos Gölü-Büyük Çekmece Gölü hattında bir kanal yapılmasının çalışmalarına başlamalıdır. Bu kanal tehlikeli madde taşıyan gemiler ile büyük gemilerin kullanacağı bir geçit olabilir. İstanbul Boğazı'ndan ise sadece küçük ve tehlikeli madde taşımayan gemilerin geçişine izin verilebilir. Uluslararası hukuk Türkiye'ye bu hakkı verir. Çünkü serbest geçiş hakkı Boğazlar'ın kapatılması hakkını vermez; geçişin icra edilebileceği ölçüde değer ifade eder. Böylece Türkiye hem İstanbul'un güvenliğini sağlamış olacak hem de bölge ülkelerinin Boğazlar bölgesine mahkumiyeti devam edecektir. Aksi halde RF'nun planladığı Ukrayna-Orta Avrupa, Bulgaristan-Yunanistan-Akdeniz hattı gibi projeler hayata geçirilebilir ki; bu tür projeler Boğazlar'a olan mahkumiyeti azaltacaktır ve Türkiye'nin çıkarına

değildir. Kanal projesi çalışmalarına, Türkiye'nin egemenlik haklarına dokundurulmaksızın Karadeniz ülkeleri de dahil edilmeli ve ortak bir çözüm geliştirilmelidir. İtiraz etmeleri karşısında ise tüm uluslararası çevre örgütleri ile hukuk adamlarının dikkati konuya çekilmeli ve gerekirse kendilerine her türlü destek verilmelidir. Böyle bir projenin Montreux rejiminin delinmesi anlamına gelmeyeceği özellikle vurgulanmalıdır. Ayrıca, gerek Samsun-Ceyhan hattı gerek İstanbul kanalı projesi Türkiye'nin olduğu kadar RF'nun da ekonomik açıdan çıkış yoludur. Üzerinde yoğunlaşılması gereken ana düşünce bu olmakla beraber şu çözümlerde düşünülmelidir:

Kısa vadeli çözüm önerileri:

- Boğaziçi'nin uluslararası sit alanı olmasından yola çıkılarak ulusal ve uluslararası bütün çevre örgütlerinin dikkati Boğazlar'daki riske çekilmeli ve konu sürekli olarak sıcak tutulmalıdır.

- Tehlikeli madde taşıyan tankerler tarafından Boğazlar'ın güvenliği dikkate alınmamasında ısrarcı olunması durumunda, özellikle İstanbul'da artan şehir içi trafiğin çözümlemesi için, şehir plancılarının önerdiği dubalı ya da yüksekliği az olan köprü yapımı gündeme getirilmeli ve gerekirse maliyetine bakılmaksızın derhal yapımı için gerekli faaliyetler başlatılmalıdır. Böylece deniz ulaşımı günün belli saatlerinde kesilmek zorunda bırakılmalıdır. Bu hareket tarzına itirazların yükseleceği doğaldır. İtirazları sindirecek hukuksal argümanlar hazırlanmalıdır. Bu tür hareket tarzları ülkenin egemenlik haklarından kaynaklanmaktadır. Ayrıca böyle bir projenin hayata geçirilebileceği gerçeği bile, itirazcı ülkelere karşı inisiyatifi ele geçirmekle sonuçlanacaktır.

- Montreux Sözleşmesi'nde yer alan "Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidine maruz saydığı durum" hükmü, Türkiye tarafından geniş yorumlanarak her an devreye sokulacak tarzda hukuksal hazırlıklar yapılmalıdır.

- Çok kısa vadeli olsa da artan deniz trafiğine karşı bir kısım engellemeler yapılabilir: Küçük bir deniz kazasında bile güvenlik ileri sürülerek ya da çeşitli su sporu, tekne yarışı gibi etkinlikler düzenlenerek deniz trafiği seyrekleştirilebilir.

- Kılavuzluk hizmeti devlet tarafından tek elde toplanmalı ve verilen hizmetin kalitesinin arttırılması için gerekli tedbirler alınmalıdır.

Orta vadeli çözüm önerileri:

- Toplumun her kesimi tarafından batıdaki anlamda strateji belirleme gruplarının oluşumuna gidilmeli ve bu konuda "az olsun benim olsun" zihniyeti terk edilerek zaman ve kaynak israfının önüne geçilmeli, güçbirliği yapılarak bu tür oluşumlar birbirlerine destek vermelidirler. Bu noktada devlete düşen görev ise, bu tür oluşumları desteklemek ve üretilen stratejilerin karar alıcılar tarafından dikkate alınmasını sağlamaktır.

- Diğer yandan sadece Boğazlar değil deniz ve denizcilik konusunda da Türkiye'nin eksiklikleri vardır. Bu kapsam çerçevesinde Türkiye'nin deniz alaka ve menfaatlerini bilen ve bunları gerek ulusal gerekse uluslararası platformlarda savunabilecek nitelik ve nicelikteki insan gücü sınırlıdır (Kurumahmut, 1999, s. 133). Türkiye derhal bu engeli aşmak için başta eğitim kurumları olmak üzere gerekli yönlendirmeleri yapmak, şartları hazırlamak zorundadır. Bu potansiyel Türkiye'de fazlasıyla mevcuttur.

Uzun vadeli çözüm önerileri:

- Türkiye'nin üç tarafı denizlerle çevrili olmasına rağmen deniz ve denizcilik kültürünün yeterli seviyede olmadığı bir gerçektir. Türk insanında bu bilincin geliştirilmesi ve denizlerinin sahip olduğu ekonomik potansiyel ile Türk insanının işgücü potansiyeli birleştirilerek bunun kıymetlendirilmesi gerekmektedir. Bir örnek vermek gerekirse; Türkiye'nin toplam ihracatı yıllardır 20 milyar dolar seviyesinde olmasına karşılık, Güney Kore'nin 1998'de sadece gemi inşa sektörü ihracatından elde ettiği gelir 36 milyar dolardır.

- En son olarak elbette tüm bunların yapılabilmesi için öncelikle Denizcilik Bakanlığı'nın kurulması ve kendisinden beklenilen etkinliği gösterebilmesi gerekmektedir. Daha sonraki aşama ise altyapısı bu bakanlık tarafından hazırlanacak bir yapılanma ile Boğazlar Bakanlığı'nın oluşturulması olmalıdır. Çünkü Türkiye

için Boğazlar'ın önemi; sorumluluğu bir genel müdürlüğün görevlerinden sadece bir tanesi olacak hafiflikte değildir. Hele dağınık bırakılacak kadar önemsiz hiç değildir.

KAYNAKLAR

1- AKAD, M. Tanju, Osmanlıların Stratejik Sorunları, Kastaş Yayınları, İstanbul, 1995.

2- AKİPEK, Ö.İlhan, Devletler Hukuku, Ankara, 1964.

3- AKLAR, Yılmaz, Deniz Gücünün Milli Güç İçindeki Yeri, İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu, Harp Akademileri Yayını, İstanbul, 1999.

4- AMİN, Samir, Küreselleşme ve Kapitalizm, Sarmal Yayınevi, İstanbul, 1999.

5- _____Ana Britanica Ansiklopedisi, İstanbul, 1994.

6- ARMAOĞLU, Fahir, 20.Yüzyıl Siyasi Tarihi, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1984.

7- ATAY, Mehmet, Jeopolitik, Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, İstanbul, Ağustos 1997.

8- AYBAY, Gündüz, Türk Boğazları, Aybay Yayınları, İstanbul, 1998.

9- BAŞYURT, Erhan, Ateş Yolu-Boğazlarda Bitmeyen Kavga,TİMAŞ Yayınları, İstanbul, 1998.

10- BİLGE, A. Suat, Güç Komşuluk, T. İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1992.

11- BİLSEL, Cemil, Lozan, Ahmet İhsan Matbaası,İstanbul, 1933.

12- BİRER, İsmail, Avrupa Birliği ve Avrupa Güvenlik Mimarisi, Silahlı Kuvvetler Dergisi, Ankara, Ocak-2001.

13- _____Birleşmiş Milletler Web Sitesi, www.un.org.

14- CAŞIN, Mesut Hakkı, Rus İmparatorluk Stratejisi, Yayınlanmamış Eser, İstanbul, 2000.

15- CAŞIN, Mesut Hakkı, Dünya Deniz Ulaşımında Marmara Denizi ve Türk Boğazları'nın XXI. Yüzyılda Değişen Stratejik Vizyonu, Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Sunusu, Ataköy-İstanbul, 11-12 Kasım 2000.

16- CAUSEWITZ, Carl von, Vom Krige, 1831, Genel Kurmay Başkanlığı Yayınları, Ankara, 1991.

17- CERİT, Güldem, Deniz Güvenlik Yönetimi ve Türk Boğazları, Büyüteç Altında Türk Boğazları Sempozyumu Sunusu, İstanbul, 3 Mart 2000.

18- CHEIMINSKY, Rudolph, İstanbul Boğazı: Kaza Geliyorum Diyor, www.turkishpilots.org.tr, Kasım, 1998.

19- ÇAPANER, Halit, Türk Boğazlarında Deniz Hukuku İlkeleri, Ulusal Strateji-National Strategy, İstanbul, Mayıs-Haziran 1999.
20- ÇEKİÇ, Ayhan, Paris MOU'sunun 1999 Yılı Liman Devleti Kontrol Sonuç Raporuna Ait Değerlendirme Raporu, www.turkishpilots.org.tr, 1999.
21- ÇELİK, Edip F. Milletlerarası Hukuk, Filiz Kitapevi, İstanbul, 1987.
22- ÇELİKHAN, Seniha, Çevresel Etki Değerleri Yönüyle Petrol Taşımacılığı, 6. Ulusal Bilim/Bölge Planlama Kongresi, Ankara, 1996.
23- DEĞERLİ, Turgut, Milli Güvenlik Siyaseti ve Stratejisi, Harp Akademileri Yayını, İstanbul, 1996.
24- DİNÇYÜREK, Ahmet, Yeni Bir Strateji; Hidrostrateji, Harp Akademileri Yayını, İstanbul, 1996.
25- _____Denizcilik Müsteşarlığı Web Sitesi, www.denizcilik.gov.tr.
26- _____Deniz Ticaret Odası Web Sitesi, Sektör Raporu, www.chamber-of-org.tr.
27- _____Enerji Bakanlığı Web Sitesi, www.enerji.gov.tr.
28- EROĞLU, Hamza, Türk inkılap Tarihi, Savaş Yayınları, Ankara, 1990.
29- EROL, Aykut, Gemi Trafik Hizmetleri ve Boğazlarımız, Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Web Sitesi , www.turkishpilots.org.tr, İstanbul, 1999.
30- ERBAŞ, Fatih, G-7 Hareketi ve Geleceği, Silahlı Kuvvetler Dergisi, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara, Ocak-2001.
31- FRANTZ, Douglas, The Busy Bosporus Is Likely to Get Even Busier, The New York Times, 27 Ocak 2001.
32- GÜNDÜZ, Aslan, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin Yarattığı Yeni Hukuki Durum ve Türkiye Açısından Değerlendirmesi, İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu, Harp Akademileri Yayını, İstanbul, 1999.
33- HART, G. Noel, BP's View of the Turkish Straits, from www.turkishpilots.org.tr, CSIS Novehber 28, 2000.
34- HELMER, John, Russia Rejects Move to Regulate Bosphorus Strait, Bussiness Times, December 27, 1994.
35- _____İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu, Harp Akademileri Yayını, İstanbul, 1999.
36- İLHAN, Suat, Jeopolitik Duyarlılık, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1989.

37- İNAN, Yüksel, Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi, Turhan Kitapevi, Ankara, 1995.
38- İNCEDİKEN, Nejat, Gemi İşletme El Kitabı, Günlük Ticaret Tesisleri, İstanbul, 1984.
39- Keçecizade İzzet Fuat, Kaçırılan Fırsatlar, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, Ankara, 1997.
40- KOCAOĞLU, Mehmet, Petro-Strateji, Harp Akademileri Yayını, İstanbul, 1996.
41- KORKUT, Levent, Trilyonlar Kaybediyoruz, Hürriyet Gazetesi, 2 Ocak 1999.
42- KUMKALE, T. Tamer, Tarihten Günümüze Türk-Rus İlişkileri, Harp Akademileri Yayını, İstanbul, 1995.
43- KURAT, A. Nimet, Türkiye ve Rusya, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1990.
44- KURUMAHMUT, Ali, Türkiye'yi Çevreleyen Denizlerdeki Hukuki Sorunlar, İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu, Harp Akademileri Yayını, İstanbul, 1999.
45- KUYUMCUOĞLU, Mehmet, Avrupa'nın Güvenliği ve Almanya, Harp Akademileri Yayını, İstanbul, 1996.
46- MERAY, Seha L., Devletler Hukukuna Giriş, AÜ SBF Yayınları, Ankara, 1968.
47- _____Meydan Larusse Ansiklopedisi, İstanbul, 1994.
48- MÜTERCİMLER, Erol, 21. Yüzyıl ve Türkiye, Güncel Yayıncılık, İstanbul, 2000.
49- NEBİOĞLU, Osman, Bir İmparatorluğun Çöküşü ve Kapitülasyonlar, T. İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1986.
50- ÖZDAĞDEVİREN, K. Nazif ve ERTUNÇ, Orhan, Karadeniz Ekonomik İşbirliği ve Türkiye, Harp Akademileri Yayını, İstanbul, 1995.
51- PARSONS, Claudia, Türkiye Cenderede, Salzburger Nachrichten, Viyana, 27 Ocak 2001.
52- PAZARCI, Hüseyin, Uluslararası Hukuk Dersleri, Turhan Kitapevi, Ankara, 1990.
53- POPE, Hugh, Turkey Stirs up a Storm in the Bosphorus, The Independent, September 18, 1994.
54- ROZAKİS, Christos, L. and STAGOS Petros N., The Turkish Straits 3, (Dordrecht: Martinus Nijhoff), 1987.
55- _____Sabah Gazetesi, İşte Krizi Yaratan Dış Ticaret Açığı, s. 8, 28 Şubat 2001.
56- SAYGIN, Oğuz, Kişisel Değişim Stratejileri, Hayat Yayıncılık, İstanbul, 1999.

57- SCHARFENBERG, S. Andrew, Regulating Traffic Flow in the Turkish Straits: A Test for Modern International Law. Emory University School of Law. Unpublished JD. Dissertation. Atlanta (Georgia), 1996.
58- SCHMIDT, Peter, Seperarable but not Separrate, NATO Review, Volume 48, NATO Office of Information and Press, Brussels, 2000.
59- TOLUNER, Sevin, Milletlerarası Hukuk Dersleri, Beta Basım-Yayım, İstanbul, 1989.
60- TUKİN, Cemal, Boğazlar Meselesi, Pan Yayıncılık, İstanbul, 1999.
61- TURAN, Sibel, Geçmişten Günümüze Boğazlar Sorununa Bir Bakış: Jeostratejiden Ekostratejiye, Yayınlanmamış Eser, 1999.
62- _____Türkçe Sözlük, Türk Dil Kurumu, Ankara, 1998.
63- _____Türkiye Stratejik Araştırmalar ve Eğitim Merkezi (TÜRKSAM), Amerika Birleşik Devletleri'nin Milli Güvenlik Amaçları – Hedefleri Stratejileri Psikolojik Harekat Faaliyetlerinde Temel Düşünceleri ve Türkiye, Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, İstanbul, Ağustos 1997.
64- UÇAROL, Rıfat, Yeni Dünya Düzeni ve Türkiye, Filiz Kitapevi, İstanbul, 1992.
65- VáLI, FERENC A. The Turkish Straits and NATO 6, 1982.
66- VANK, M.Deniz, Boğazların Hukuki Rejimi ve Türk Boğazları, US-A Yayıncılık, Ankara, 1998.
67- YILMAZ, Veli, Siyasi Tarih, Harp Akademileri Yayını, İstanbul, 1998.

ÖZGEÇMİŞ

1967 Yılında Sakarya-Karasu'da doğan Hakan Emanet, ilkokulu İstanbul ve Akyazı'da, ortaokulu Akyazı ve Karasu'da, liseyi ise 1981 yılında kazandığı Kuleli Askeri Lisesi'nde 1985'te tamamlamıştır.

Kara Harp Okulu'ndan 1989 yılında levazım subayı olarak mezun olan Hakan Emanet, bir yıllık Sınıf Okulu eğitiminden sonra 2 nci P.Tüm. Lv. Bl. K.lığı'nda (Adapazarı) bir yıl Takım K.lığı ve beş yıl Yiyecek Saymanlığı görevlerinde bulunmuştur. 1995 yılında Birliği ile Diyarbakır-Lice'ye intikal etmiş, burada Lv. Bl. K.lığı yaptıktan sonra 1997 yılında İstanbul'a atanmıştır. Halen Lv. Mly. Ok. ve Eğt. Mrk. K.lığı'nda, Kh. Bl. K.lığı görevini sürdürmektedir.

Harp Okulu yıllarından başlayarak, Cumhuriyet Tarihi, siyasi tarih, uluslararası ilişkiler, uluslararası hukuk, makro ekonomi gibi konulara olan ilgisi devam etmiş ve bu nedenle, GYTE'nde Strateji Yüksek Lisans Programını takip etmiştir.

İngilizce bilen Hakan Emanet, evli ve bir çocukludur.

EKLER

Ek 1. Yüzey Akıntı Haritaları ve TAD Haritaları

Harita – 1.: İstanbul Boğazı Yüzey Akıntıları Haritası

Harita – 2.: Çanakkale Boğazı Yüzey Akıntıları Haritası

Harita – 3.: İstanbul Boğazı Trafik Ayrım Düzenleri Haritası

Harita – 4.: Çanakkale Boğazı Trafik Ayrım Düzenleri Haritası

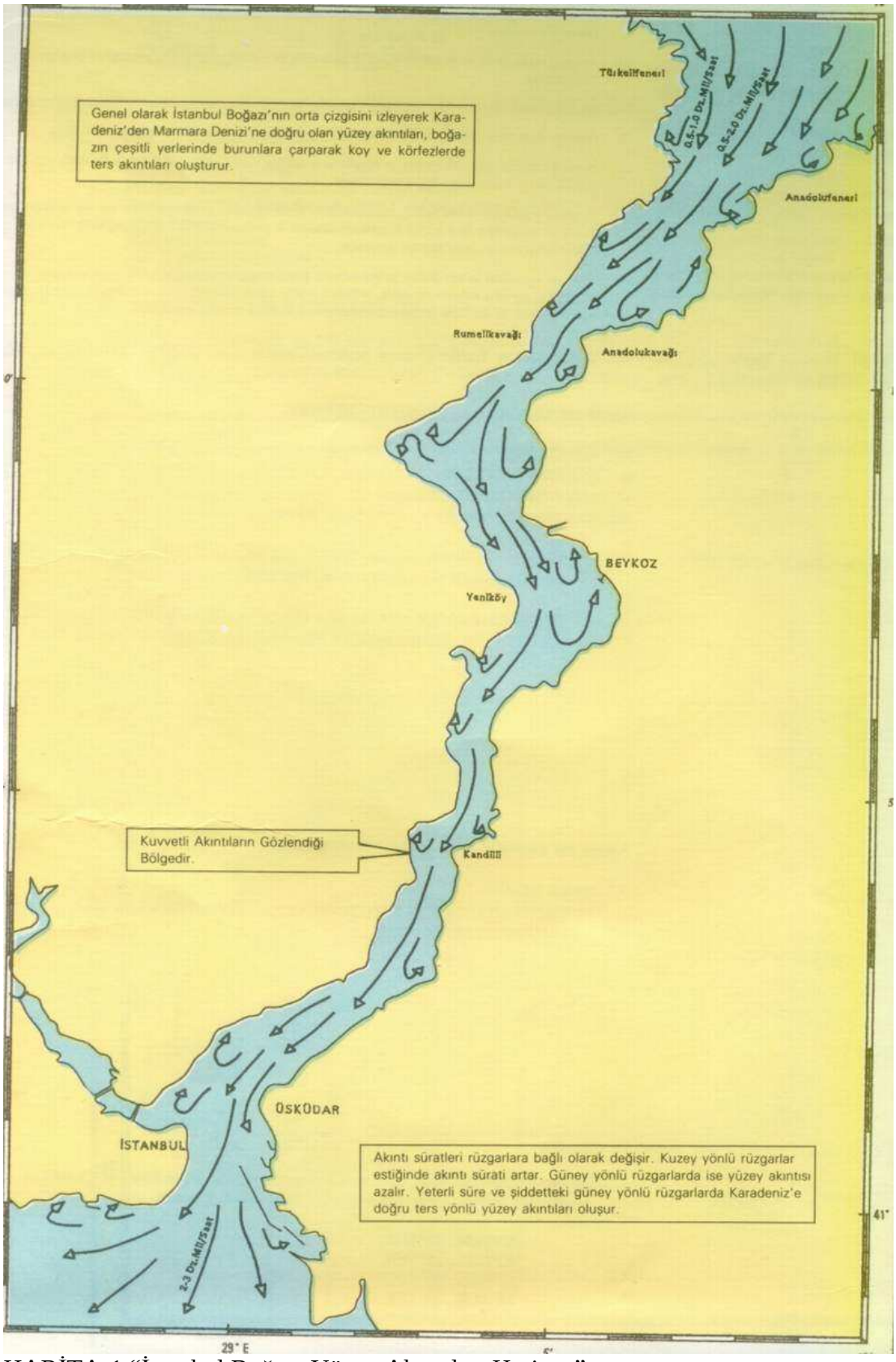
Harita – 5.: Marmara Denizi Trafik Ayrım Düzenleri Haritası

Ek 2. Türk Boğazları Rapor (TÜBRAP) Sistemi ve Raporların İçerikleri

1. **Seyir Planı (SP. I)**
2. **Seyir Planı (SP. II)**
3. **Mevki Raporu**
4. **Çağırma Noktası Raporu**

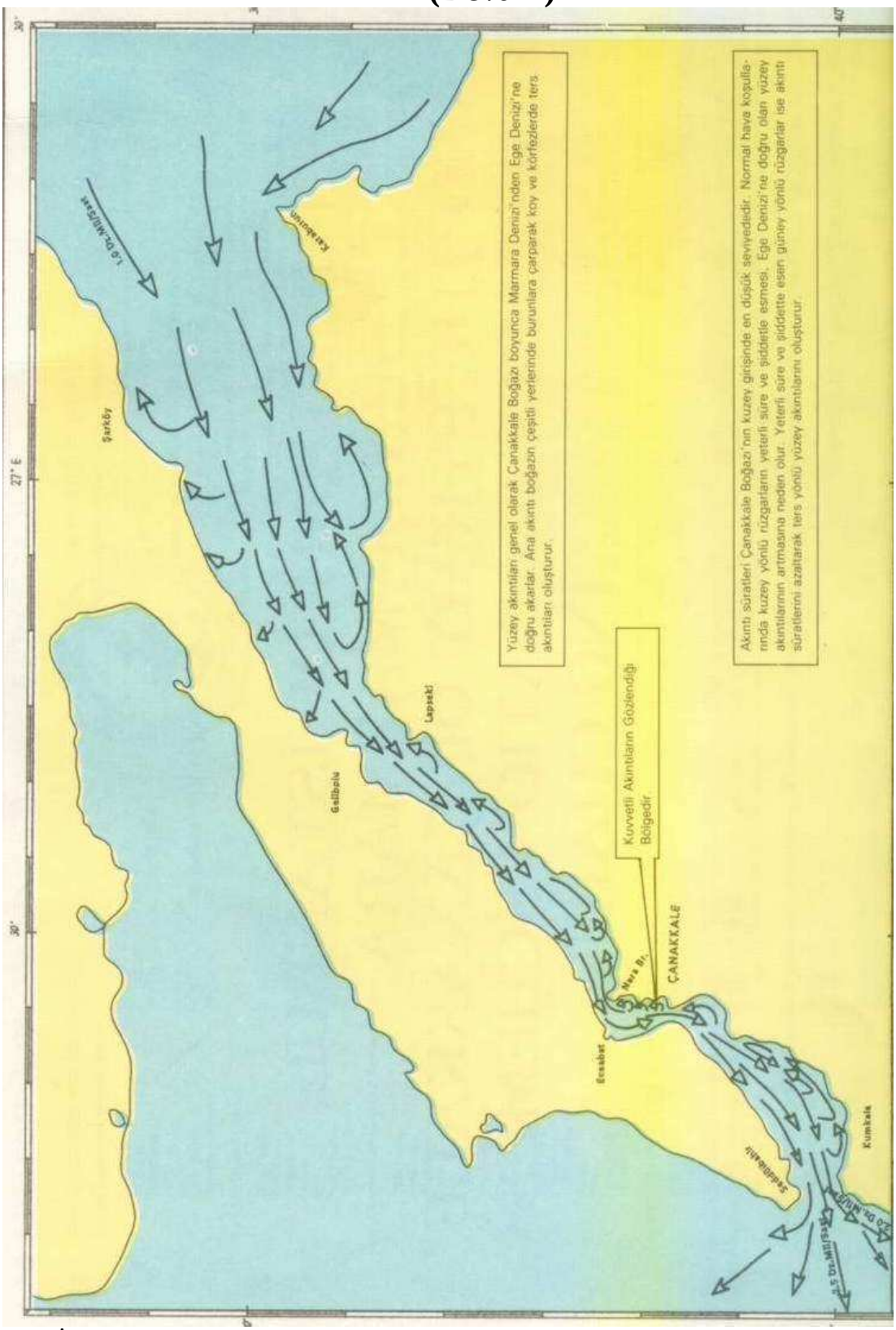
Kaynak: T.C. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı, İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı Trafik Ayrım Düzenleri Planlama Haritası, 1999

EK-1



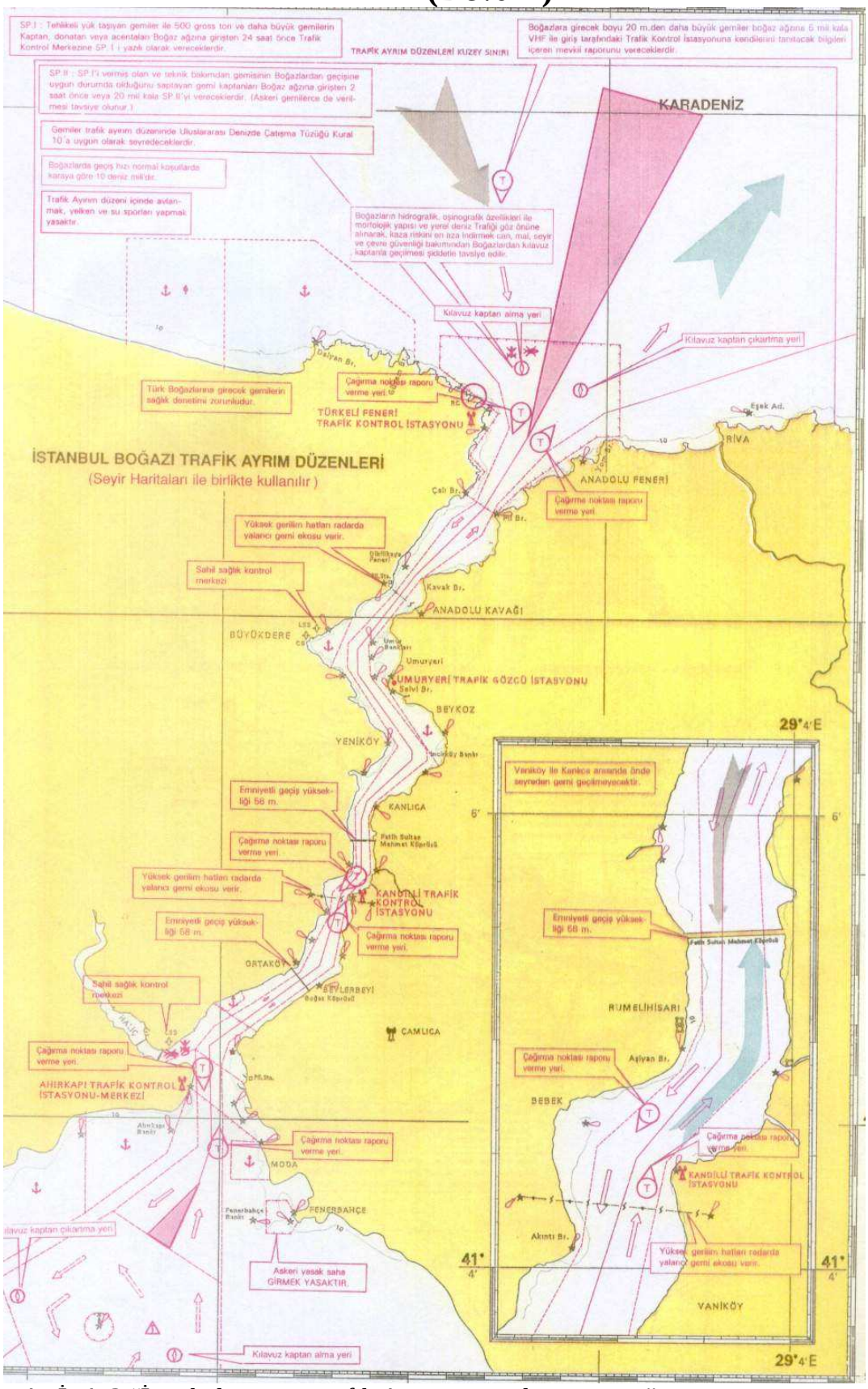
HARİTA-1 "İstanbul Boğazı Yüzey Akıntıları Haritası"
Kaynak: T.C. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı, 1999

EK-1 (Devam)



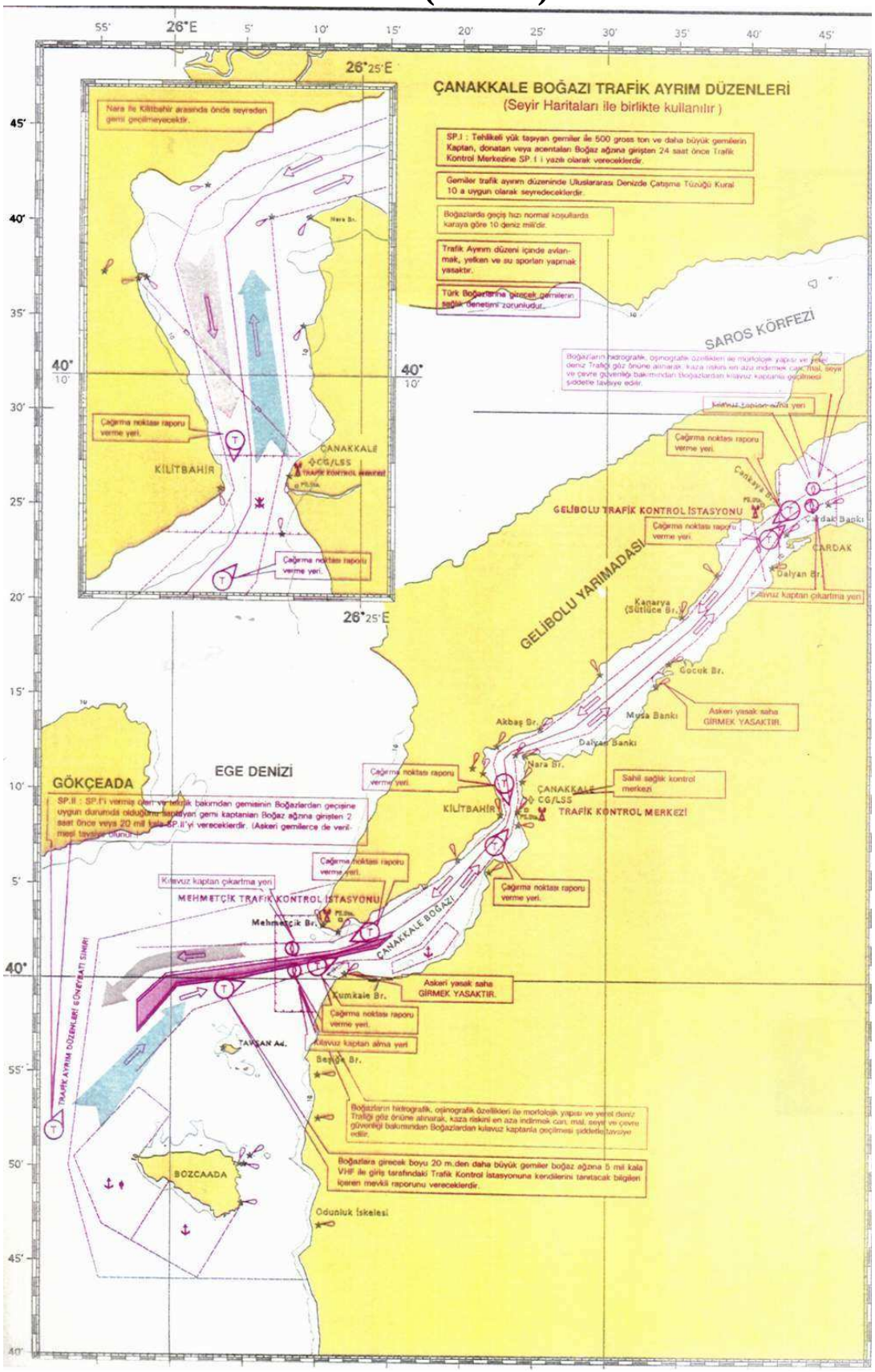
HARİTA-2 "Çanakkale Boğazı Yüzey Akıntıları Haritası"
Kaynak: T.C. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı, 1999

EK-1 (Devam)



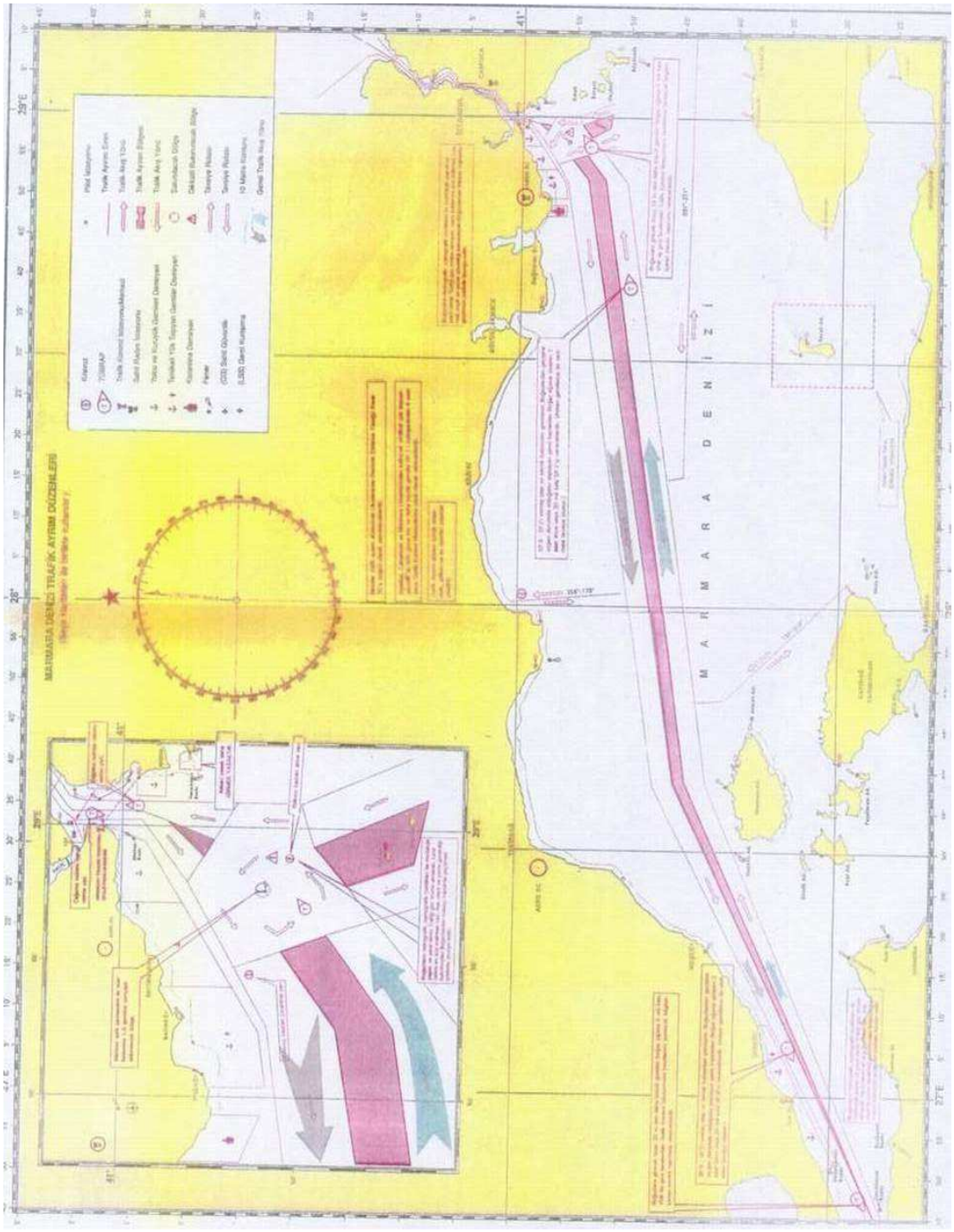
HARİTA-3 “İstanbul Boğazı Trafik Ayrım Düzenleri Haritası”
Kaynak: T.C. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı, 1999

EK-1 (Devam)



HARİTA-4 "Çanakkale Boğazı Trafik Ayrım Düzenleri Haritası"
Kaynak: T.C. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı, 1999

EK-1 (Devam)



HARİTA-5 “Marmara Denizi Trafik Ayrım Düzenleri Haritası”
Kaynak: T.C. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı, 1999

EK-2

1. SEYİR PLANI (SP. I)

A GEMİ ADI, ÇAĞRI ADI, BAYRAĞI
B ZAMAN (TARİH VE ZAMAN) (UTC)
C MEVKİİ (RAPOR MEVKİİ)
F SÜRAT (EN YÜKSEK DEVAMLI MANEVRA SÜRATİ)
G KALKIŞ LİMANI
H TRAFİK AYRIM DÜZENİ
I VARIŞ LİMANI
J KILAVUZ KAPTAN İSTEĞİ EVET/HAYIR
İSTANBUL BOĞAZI
MARMARA DENİZİ
ÇANAKKALE BOĞAZI
O BAŞTA VE KIÇTA DRAFT (METRE) MAK. HAVA ÇEKİMİ (METRE)
P YÜK (YÜKÜN CİNSİ İLE İLGİLİ DETAYLI BİLGİ)
Q ARIZA/HASAR/YETERSİZLİK/DİĞER KISITLAYICI NEDENLER
R TEHLİKELİ, NÜKLEER VE KİRLETİCİ YÜK İLE İLGİLİ AÇIKLAMA
U GEMİ TİPİ/BOYUTU
UZUNLUK – (TAM BOY METRE)
GRT
TRAFİK DÜZENİNE GİRİŞTEKİ TONAJI (DWT)
X DİĞER BİLGİLER

2. SEYİR PLANI (SP. II)

A GEMİ ADI, ÇAĞRI ADI, BAYRAĞI
D MEVKİİ (KERTERİZ-MESAFE)
H TRAFİK AYRIM DÜZENİNE GİRİŞ TARİHİ/ZAMANI (UTC)
J KILAVUZ KAPTAN İSTEĞİ EVET/HAYIR
İSTANBUL BOĞAZI
MARMARA DENİZİ
ÇANAKKALE BOĞAZI
Q ARIZA/HASAR/YETERSİZLİK/DİĞER KISITLAYICI NEDENLER
X DİĞER BİLGİLER

3. MEVKİ RAPORU

A GEMİ ADI
D MEVKİİ (KERTERİZ-MESAFE)
X DİĞER BİLGİLER
NB MEVKİİRAPORU İÇİN REFERANS NOKTALARI:

a. İSTANBUL BOĞAZI İÇİN KARADENİZ TARAFINDA TÜRKELİ FENERİ, MARMARA DENİZİ TARAFINDA AHIRKAPI FENERİ

b. ÇANAKKALE BOĞAZI İÇİN MARMARA DENİZİ TARAFINDA GELİBOLU FENERİ, EGE DENİZİ TARAFINDA MEHMETÇİK FENERİ

EK-2 (Devam)

4. ÇAĞIRMA NOKTASI RAPORU

A GEMİ ADI
D MEVKİİ (YUKARIDA BELİRTİLEN NOKTALAR BORDALANDIĞINDA RAPOR EDİLİR)
X DİĞER BİLGİLER

Kaynak: T.C. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı, İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı Trafik Ayrım Düzenleri Planlama Haritası, 1999