

Kanal İstanbul Ve Montrö Boğazlar Sözleşmesi: Amerikan Nüfuzuna bir Kılıf

Haziran ayında "Kanal İstanbul" projesini hayata geçirmeye yönelik ilk temelini atan Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, "Bugün Türkiye'nin kalkınma tarihinde yeni bir sayfa açıyoruz... Biz bu projeyi İstanbul'un geleceğini kurtarma projesi olarak görüyoruz", dedi. (Kaynak) Erdoğan'ın on yıl önce "çılgın" olarak kamuoyuna duyurduğu bu proje, ancak şimdi uygulanmaya başlandı.

Bölgenin Stratejik Önemi

Türk Boğazları terimi bir tarafta Marmara Denizini Ege Denizi'ne bağlayan Çanakkale Boğazını ve diğer tarafta da Marmara Denizi'ni Karadeniz'e bağlayan İstanbul boğazını ifade etmektedir. "Stratejik olarak son derece önemli olan ve doğal olarak yoğun deniz trafiği yaşanan bu su yolları jeoekonomik ve jeostratejik öneme sahip boğazlardır." (Kaynak)

- Dünya ticaretinin yüzde 90'ı deniz yolu üzerinden gerçekleşmektedir. Böylesi geçitler, geçici bir süre için de olsa, artan mesafelere, denizdeki taşıma sürecine ve sevkiyat masraflarına bağlı olarak ticari malların maliyetinde ani sıçramalara yol açabilmektedir. Bunun neticesi hem ithalatta hem ihracatta ekonomileri etkilemektedir. Dolayısıyla denizlerdeki boğazlar üzerinde hâkimiyet ve kontrol sağlamak, her büyük jeostratejik oyuncunun hedefidir. (Kaynak)

- Deniz yolu ile taşınan petrolün yüzde 4'ünün geçtiği ve dünyanın yedi kritik boğazından birisi olan Türk Boğazları, aynı zamanda Orta Asya ve Kafkasya'dan petrol temin eden AB için de büyük jeopolitik bir rol oynamaktadır. (2017 US Energy Information Administration report)

- Küresel gıda güvenliği için de sekiz kritik geçit noktalarından biridir. Dünya buğday ihracatının beşte biri ve dünya mısır ihracatının altıda biri Türk Boğazları'ndan geçtiğinden tahıl ticaretinin en önemli geçiş noktasını teşkil etmektedir. Rusya, Ukrayna ve Kazakistan'ın buğday ihracatının yüzde 77'si Türk Boğazları'ndan geçmektedir. Karadeniz bölgesinin hızlı ve sürekli artan ihracatının, bilhassa buğday ihracatının, zaman içinde Türk Boğazları'na daha da bağımlı hale gelmesi beklenmektedir. (2017 Chatham House report)

Sebebi ise bölgede başka alternatif yol bulunmamasıdır. Ancak Kanal İstanbul bu durumu değiştirebilir. Dolayısıyla hem ticari hem askeri açıdan bölgedeki güç dengelerini değiştirme potansiyeline sahip bu proje, dünya açısından büyük önem arz etmektedir.

Kanal İstanbul Nedir?

Kanal, İstanbul Avrupa yakasında Karadeniz ile Marmara Denizini birbirine bağlamak üzere inşa edilecektir. İstanbul Boğazı'na paralel olarak işletilmesi planlanan proje, yeni limanlar, körprüler, ticari yapılar, turistik bölgeler, suni göller gibi birçok unsur içermektedir.

Kanalın çevre ve ekolojik neticeleri eleştirilere konu olmuştur. Ancak Haziran 2021'de Türk Çevre Bakanlığı, Erdoğan hükümeti projeyi başlatmadan önce kanalı onayladı. (Kaynak)

Türk hükümeti, projenin İstanbul Boğazı'ndan geçen petrol tanker trafiğini azaltacağını ve denizdeki trafik sıkışıklığından kaynaklı risk ve tehlikelerin azalacağını, ayrıca yılda bir milyar dolar gelir toplanacağını iddia ediyor. (Kaynak) Her ne kadar bunun aksine dair deliller ortada olsa da, Türkiye'nin Ulaştırma Bakanlığı'na göre 2008 - 2018 yılları arası İstanbul Boğazı'ndan geçen gemilerin sayısı yılda 54 bin 400'den 41 bin 100'e düşerken mevcut gemilerin tonajında bir azalma olmamıştır. (Kaynak) Yine Türkiye Sahil Güvenlik Komutanlığı'na göre 2003'ten bu yana boğazda meydana gelen gemi kazaları da üçte bir azalmış bulunuyor. (Al-Jazeera)

Türkiye'nin en büyük bankalarından bazıları, çevre açısından endişelerini belirterek, bir yandan da böylesi büyük bir projenin ileri aşamalarda barındırabileceği finansal riskleri göz

önünde bulundurarak, BM Sorumlu Bankacılık İlkelerini gerekçe göstererek, projeye destek vermek istemiyor.

Fakat Çin, şimdiden Kanal'ın yapılmasına taraftar olduğuna dair sinyaller verdi. Nisan 2021'in başında Türk medyası Kanal İstanbul için yapılacak olan ihale için Çinli şirketlerden teklif geldiğini duyurdu. Eski haberler, China Communications Construction (CCCC) ve China National Machinery Industry Corporation (Sinomach) gibi Çinin büyük devlet firmalarının da dâhil olduğunu söylüyor. (Kaynak) Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, Kanal İstanbul'un finansı konusunda Hollanda, Belçika, Çin ve Rusya'nın ilgilendiğini söylüyor. (Kaynak)

Tüm bunlar Kanal İstanbul'un Montrö Boğazlar Sözleşmesi üzerinde oluşturacağı sonuçlara rağmen uluslararası topluluk nezdindeki önemini altını çizmektedir.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi Nedir?

Sözleşme, Bulgaristan, Fransa, Yunanistan, Romanya, Yugoslavya, Türkiye, İngiltere ve Sovyetler Birliği arasında 1936 yılında imzalanmıştır. Bu sözleşme, İstanbul ve Çanakkale Boğazları üzerinde Türkiye'ye kontrol hakkı vermektedir. Aynı zamanda barış dönemlerinde sivil gemilerin özgürce geçişini garantiler ve aslında Rusya'nın hâkimiyeti altındaki Karadeniz'e kıyısı olmayan ülkelere ait savaş gemilerinin geçişini 21 gün ile sınırlar (Kaynak).

Sözleşmenin geçerlilik süresi aslında 20 yıl olarak belirlenmiş ve 9 Kasım'da sona ermektedir. Sonlandırma sürecinin başlayabilmesi için imzalayan ülkelerden birisi, sözleşmede belirtildiği üzere Fransa'ya fesih ilanını iletme zorundadır. Eğer bugün ülkelerden birisi bu süreci başlatacak olsa, fesih talebi tarihinden itibaren sözleşme iki yıl daha yürürlükte kalacak ve bu sürenin bitimiyle sözleşme fesholacaktır. (Kaynak)

Ancak Türkiye, bu yeni projeyi Sözleşmeden ayırmaya çalışıyor: Erdoğan birçok kez, "Kanal İstanbul projesinin Montrö ile uzaktan yakından alakası yok [...] Kanal İstanbul bizi çok daha huzurlu, rahat kılacak." diyerek bunu tevit etti. Yine başka bir seferde: "Montrö Sözleşmesi'nden çıkmayla ilgili ne bir çalışmamız ne de böyle bir niyetimiz var. Ama bu ihtiyaç ortaya çıkarsa, ülkemizi daha iyisine kavuşturmak üzere her sözleşmeyi gözden geçirmekten de çekinmeyiz" dedi.

Bu açıklama içerden gelen baskılar sonucu da yapılmış olabilir (çünkü Nisan ayında 104 emekli amiralin imzaladığı Montrö Bildirisi'nin ardından gelmiştir).

Her ne kadar Kanal İstanbul, İstanbul Boğazı'na alternatif oluştursa da gemiler, Marmara ile Akdenizi bağlayan Çanakkale'den geçmek zorunda kalacaktır ki bu da Montrö Sözleşmesi'nin kapsamındadır. (Kaynak) Hatta ikinci suni bir deniz yolu ile Çanakkale boğazını aşmak mümkün olsa bile gemiler Marmara denizinden geçmek zorundadırlar.

Öyleyse asıl soru, tüm iç baskılara direnerek ve bölgedeki güç dengelerinde bir değişiklik oluşmayacağı halde, Türkiye'nin böylesi bir dev girişimde bulunmasının sebebi ne olabilir? Üstelik kanal, Türkiye'nin bölgedeki gücünü göstermesi olarak yansıtılırken ve hem yerel hem uluslararası ticarete jeopolitik bir avantaj sağlayan bir proje olarak tanıtılırken?

Eğer İstanbul Kanalı bu sözleşme ile işletilecekse Türkiye'nin vakasında hiçbir şey değişmeyecektir ve sözleşmenin dayattığı boğazlar üzerindeki kısıtlamalar aşılamayacaktır. Bu durum, Türkiye'nin gelecekte sözleşmede bir değişiklik yapılmasını diretecek vehmini oluşturmaktadır. Bundan daha önce de 10 Nisan 1936'da yapılmış olan Lozan Antlaşması'nın artık gerçeğe uygun olmadığını iddia ederek "asıl sözleşmeyi çevreleyen koşullarda temel bir değişiklik" yapılması gerektiğini iddia etmişlerdi. (Kaynak: Bederman, D & Keitner, C. (2016))

Kanal İstanbul'un başarılı olması Amerikanın etkisini genişletecektir

Bu sözleşme ABD dâhil tüm devletleri bağladığından bölgedeki güçleri de kısıtlı kılmaktadır.

Her ne kadar uzun zamandır sözleşmenin yeniden gözden geçirilmesini arzulasa da Montrö Sözleşmesi'ne taraf olmadığından ABD, sözleşmede bir değişiklik veya sözleşmenin feshini talep edemiyor. Fakat Türkiye bunu yapabilir. Özellikle de Cumhurbaşkanı Erdoğan ve partisi, 2002 yılında başa geldiğinden beri Amerika ile müttefik olduğu göz önünde bulundurulduğunda, bu hakkı kullanması hiç de sürpriz olmayacaktır. ABD ile dostluk bugüne kadar devam etmektedir. ABD Dışişleri Bakanı Blinken, 23 Mart 2021'de Türkiye Dışişleri Bakanı Mevlüt Çavuşoğlu ile yaptığı bir görüşmenin ardından, "Türkiye'yle aramızda görüş ayrılıkları olduğu sır değil...

Türkiye'yi NATO'da tutmamızın bizim de fazlasıyla çıkarımıza olduğuna inanıyorum... Türkiye çok uzun süredir değerli bir müttefikimizdir", dedi. (Reuters 23/3/2021).

Kanalın hayata geçirilmesi, Amerika'nın Rusya'nın gücünü sınırlandırma ve baskı altında tutma politikasını güçlendirecektir.

Hâlihazırda Sözleşmedeki kısıtlamalardan dolayı Rusya, Karadenizden Akdenize büyük gemi geçiremiyor. (Kaynak), "Karadeniz'in en güçlü ülkesi olarak Rusya daha az kısıtlama ile karşılaşılıyor. Bununla birlikte karşılaştığı zorlukları yaratıcı çözümlerle aşmayı da beceriyor. Örneğin Karadeniz'deki denizaltı gemilerini Akdeniz'de kullanmak üzere boğazlardan geçiremiyor, sadece tadilat ve bakım için girip çıkmalarına izin veriliyor. Bunu şartı sözleşmedeki bir boşluk olarak değerlendirip Karadeniz filosundaki denizaltılarını resmiyette Sankt-Petersburg'daki limanlara geçirme bahanesiyle uzun süreler boyunca Akdenizde tuttuğu bilinmektedir. Benzer şekilde Rus Deniz Kuvvetleri'ne ait Amiral Kuznetsov uçak gemisi resmiyette uçak taşıyan ağır yük gemisi olarak kaydedilerek Montrö kısıtlamalarını aşmaktadır." (Andrew M. Hascher, 2019).

Böylece dolaylı yoldan da olsa Sözleşme, Rusya'nın Akdeniz'de faaliyet göstermesini sağlamaktadır. Türkiye ise Rus Karadeniz Filosu'na tesirli karşı güç oluşturacak kadar güçlü bir donanmaya sahip olan tek kıyıdaş ülkedir. Sözleşmede yapılacak olan bir değişiklik bölgedeki Batılı devletlerin varlığını güçlendirecek ve hem ABD'nin hem NATO'nun çok daha rahat bir şekilde Karadenize ulaşabilmesini sağlayacaktır.

Bununla birlikte Rusya üzerinde ekonomik baskı uygulama şansını da elde edebilecekler çünkü Karadeniz, Rusya için elverişli tek sıcak su limanını teşkil etmektedir. Türk Boğazlarını kullanarak "buğday, petrol ve doğal gaz ihraç ediyor. Yeni kanalı kullanmak için geçiş ücretleri malların taşınmasını daha az ekonomik hale getirebilir ve Rusya ekonomisi için olumsuz sonuçlar doğurabilir." (Kaynak)

Rusya bu durumun farkındadır. Rusya Devlet Başkanı Putin Cumhurbaşkanı Erdoğan ile 9 Nisan'da yaptığı bir telefon görüşmesinde Montrö Sözleşmesi'nin Kanal İstanbul için de uygulanması gerektiğini vurguladı. Bundan önce, 2019 yılında, Rus Büyükelçisi Aleksei Erkhov, Montrö rejimi korunduğu müddetçe Moskova'nın projeyi Türkiye'nin bir iç meselesi olarak gördüğünü ifade etti. (Kaynak)

Kanal İstanbul'un Montrö Boğazlar Sözleşmesi üzerindeki etkisini çok yakında görebiliriz

Sözleşmenin içeriğinde beş yıllık bir dönemin sonunda değişiklikler yapılabileceğini belirten bir madde bulunmaktadır. "Şu anki beş yıllık dönem 9 Ekim 2021'de sona eriyor. Herhangi bir değişiklik için bu dönemin sona ermesinden üç ay önce, yani Ağustos 2021'de, başvuruda bulunulması gerekmektedir. Şayet sözleşmeye ortak taraflar değişiklik teklifi üzerinde anlaşamazlarsa, kararların oybirliğiyle kabul edilmesini sağlayacak bir konferans yapılmalıdır. Sözleşmenin Karadeniz'deki deniz trafiği ve kıyı dışı savaş gemileri ile ilgili olan 14. ve 18. Maddeleri değişiklikten muafittir. Bu maddelerin herhangi birinde değişiklik yapılabilmesi için, biri Türkiye olmak üzere Karadeniz kıyı devletlerinin dörtte üçü dâhil olması şartıyla, tarafların dörtte üç çoğunluğu gerekmektedir. Dolayısıyla Türkiye tek başına sözleşmede bir değişikliğe gidemediği gibi diğer tarafların değişiklik talebini de engelleyememektedir." (Andrew M. Hascher, 2019)

Yaklaşan süreç içinde Sözleşmeye taraf ülkelerin niyetlerini ve bunun Kanal İstanbul üzerinde oluşturabileceği etkileri daha açık göreceğiz.

Rusya'nın, Sözleşme'ye dair değişikliklere itiraz edebilme veya Türkiye'nin bölgedeki gücünü sınırlandırma konusunda ısrar edebilme gücüne sahip olmasına rağmen, ne derece başarılı olabileceği diğer deniz gücü devletlerini ikna etme kabiliyetine bağlı olacaktır.

Hizb-ut Tahrir Merkezi Medya Ofisi İçin Yazan

Fatıma Musab