



Kanal İstanbul'un Hukuksal Açıdan Dört Büyük Kanal İle Karşılaştırmalı Analizi

Hatice Kübra ECEMİŞ YILMAZ*

ÖZ

Dünya üzerinde dar su yolları olarak bilinen ve iki büyük su kütesinin birbirine bağlayan kanallar, insanlığa sağladığı faydalar nedeni ile her zaman ilgi çekici olmuşlardır. Kanal İstanbul daha inşa edilmeden dünya çapında ilgi çekmiştir ve tartışmalara yol açmıştır. Özeline bakıldığında, Kanal İstanbul'a ulusal statü, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne bağlı olarak statü, ayrıca yeni uluslararası antlaşma yapılarak uluslararası statü kazandırılması mümkündür. Kanal İstanbul'u etkin ve verimli şekilde kullanmak için, Kanal'a kazandırılacak statülerden en faydalı olanı yeni bir antlaşma ile Kanal'a uluslararası statü kazandırmaktır. Çalışmada dünya üzerinde bulunan diğer dört büyük kanala uygulanan hukuki statüler karşılaştırmalı olarak ele alınarak Kanal İstanbul'a kazandırılacak hukuki statüler detaylı bir şekilde incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Kanal İstanbul, Montrö Boğazlar Sözleşmesi, Uluslararası Deniz Hukuku.

* Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Milletlerarası Hukuk Anabilim Dalı, hkeyilmaz@ybu.edu.tr.

ABSTRACT

Canals, which are known as narrow waterways in the world and connecting two large bodies of water, have always been interesting thanks to the benefits that provide to humanity. Canal Istanbul has attracted worldwide attention and sparked controversy before the Canal is built. In particular, that is possible to gain national status, status under the Montreux Straits Convention, as well as international status by a new international agreement for the Canal Istanbul. In order to use the Canal Istanbul effectively and efficiently, that is necessary to gain international status to the Canal with a new international agreement. In this study, the legal status of four major canals in the world is discussed comparatively and the legal status that can be gained to the Canal Istanbul is explained in detail.

Keywords: Canal Istanbul, Montreux Convention, International Law of the Sea.

I. GİRİŞ

İnsanoğlu var olduğundan beri ulaşımı kolaylaştırıp daha uzak yerlere daha rahat erişebilme arzusu adına çözüm yolları aramıştır. Tarihsel sürece bakıldığında, kanallar ulusal ya da uluslararası statüde olmasına bakılmaksızın her zaman insanoğlunun kolay ve rahat ulaşım isteğine bağlı olarak ilgi çekici ulaşım yerleri olarak kabul edilmiştir. Rahat ulaşımı sağlayan kanalların kullanım alanlarına bakıldığında dar bir su yolu ile büyük su kütlelerine ulaşılabilirdiği, büyük su kütlelerinin bu dar su yolu ile birbirine bağlantı sağladığı görülmektedir. Kanallar sayesinde doğası gereği birbirine bağlı olmayan yerler, devasa büyüklükteki okyanuslar birbirleri ile bağlantılı hale gelmiş, daha önce ulaşılması mümkün olmayacak pek çok yere bu kanallar sayesinde ulaşmaya başlanmıştır. Süveyş ve Panama Kanalları başta olmak üzere, Kiel Kanalı, Korint Kanalı dünya üzerinde kullanılan önemli kanallara örnek olarak verilebilir. Süveyş Kanalı'na bakıldığında bu kanalın Akdeniz ve Kızıldeniz'i birleştirdiği ve kanal ile Ümit Burnu, Ümit Burnu'nun yanında Afrika kıtasını dolaşmaya gerek olmadığı görülmektedir. Bu da geçiş yapan gemiler için önemli ölçüde yakıt ve zaman tasarrufu gerçekleştirmektedir. Panama Kanalı'nın, kıyıda uzaklık yanında, asıl önem kazandırdığı durum ise, Panama Kanal'ı Büyük Okyanus ve Atlas Okyanusunu birleştirmekte olup geçiş yapan gemilerin deniz geçiş güzergâh mesafesini kısaltmış olması durumudur. Danimarka çevresi dolaşmadan hedefe ulaşmayı sağlayan Kiel Kanalı 93 km uzunluğundadır ve Baltık Denizi ile Kuzey Denizi'ni birleştirmektedir.¹ Korint Kanalına bakıldığında ise kanal 6,3 km uzunluğunda olup, Korint Körfezi ile Saronik Körfezi'ni birbirine bağlamaktadır. Korint Kanalı geçiş yapacak gemileri yarımadanın düzensiz sahil şeridi etrafındaki yaklaşık 700 kilometrelik tehlikeli yolculuktan kurtarmak için planlanmıştır. Kanal ulusal statüde olup, uluslararası ulaşımına açık olması nedeni ile ilgi çekici bir kanal olmasının yanında, Adriyatik ve Ege Denizi istikametinde geçiş yapacak gemilerin mesafelerini azalttığı için de önemlidir.² Kanalların önemli bir geçiş yolu olduğunu tespit etmek için ise öncelikle, denizlerdeki seyrüsefere, ticaret faaliyetlerini gerçekleştirmek için elverişli olup olmadığına, ayrıca kanalın kendisine alternatif olan diğer yollara göre daha fazla kullanılır olup olmadığına bakılması gerekmektedir. Türkiye' de, İstanbul Boğazı'na paralel Kanal İstanbul'un inşa edilmesi planlanmaktadır. Türkiye'nin siyasi tarihine baktığımızda Türk

¹ Sami Doğru, "Türk Boğazları'nın Hukukî Statüsü : Sevr ve Lozan'dan Montrö'ye Geçiş", *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* Cilt 15, No 2, 2014, s. 125. Deniz Kutluk, *Hazar Kafkas Petrolleri, Türk Boğazları, Çevresel Tehdit*, İstanbul, Tüdev Yayınları No 16, 2003, s. 297.

² "Corinth Canal", 13 Nisan 2017, <https://earthobservatory.nasa.gov/images/90261/corinth-canal> (Erişim Tarihi 16 Nisan 2020).

Boğazları uluslararası alanda siyasal, stratejik, ekonomik boyutları nedeni ile her zaman önemli olmuştur. Yapılması planlanan Kanal İstanbul projesinin, İstanbul Boğazına paralel yapılacak olması dikkate alındığında, Kanal İstanbul'un da dünya ticaretinde ve politikasında Türk Boğazları ile eşdeğer nitelik kazanacağını tahmin etmek güç olmayacaktır. Türk Boğazları ile eşdeğer olarak değerli olacağını anlamak için Türk Boğazlarının öneminden biraz daha detaylı olarak bahsetmek gerekmektedir. Türk Boğazları, Türkiye'nin dört tarafında yer alan devletler açısından enerji koridoru niteliğinde, Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan ve dünya üzerinde denizlerdeki ticari faaliyetleri etkileyen, Avrupa kıtasını Asya kıtasına bağlayan, Karadeniz devletlerinin Akdeniz'e bağlanmasını sağlayan jeolojik ve jeopolitik öneme sahip doğal su yollarından bir tanesidir.

Türk boğazlarının bu öneminden ötürü, inşa edilmesi planlanan Kanal İstanbul da dünya ticareti için aynı derecede öneme sahip yapay bir su yolu olacaktır. Ancak dünya ticaretini önemli derecede etkileyeceği düşünülen Kanal İstanbul'un inşa edilmeden önce hukuki statüsü üzerinde tartışılması, doğru adımlar atılarak kanala hukuki statüsü kazandırılıp inşasına başlanması gerekmektedir. Dünya üzerindeki önemli kanallardan kabul edilen, Süveyş Kanalı, Panama Kanalı, Kiel Kanalı, Korint Kanalı geçmişte hukuki statülerinin kazandırılması ile ilgili çeşitli problemlerle karşılaşmışlardır.³ Geçmişte diğer devletlerin yaşadığı tecrübelerden faydalanarak, aynı hatalara tekrardan düşülmemesi için, Kanal İstanbul'un inşa edilmeden önce hukuki statüsünün kazandırılması gerekmektedir. Kanal İstanbul için Türkiye tarafından ulusal statü verilebilir. Ulusal statüye alternatif olarak Kanal İstanbul Montrö Boğazlar Sözleşmesine de bağlanabilir. Ancak Kanal İstanbul için ayrılacak maliyetler de dikkate alındığında, Montrö Boğazlar Sözleşmesindeki Türkiye'nin kazanmış olduğu egemenlik haklarından taviz vermeden, Türk Boğazlarını ve yeni kanalı aynı anda çatısı altına alan yeni bir uluslararası antlaşma yapılarak elverişli, verimli şekilde kullanılmasını sağlayacak uluslararası statü kazandırılması da mümkündür.

Türk Boğazlarının hukuki statüsü hakkında bilgi verilmesi, dünya üzerindeki önemli olan kanalların hukuki statülerinin incelenmesi, Kanal İstanbul'un önemi ve hukuki niteliğinin nasıl gerçekleşebileceği hakkında bilgi vermek adına faydalı olacaktır. Daha sonra Kanal İstanbul'un önemi ve Kanal İstanbul'a hangi hukuki statülerin uygulanabileceği, bu hukuki statülerin nasıl yarar sağlayacakları üzerinde durulacaktır.

II. ULUSLARARASI DENİZ HUKUKU KURALLARI, BOĞAZLAR VE KANALLAR

³ Hukuki alt yapısı oluşturulmadan inşa edilen kanallarda gerek yönetimleri, gerekse kazandırılacak hukuki statüleri ile ilgili çokça problem ortaya çıkmıştır. Özellikle Süveyş Kanalı'nın tarihsel açıdan, uluslararası statü kazanması, ulusal statü kazanması süreçleri hakkında daha detaylı bilgi için bkz. Joseph A. Obieta ve Richard Baxter, *The International Status of the Suez Canal*, The Netherlands, Springer, 1960.

A. Boğazlar

Uluslararası Deniz Hukuku kurallarında Boğazlar konusu ile ilgili olarak başvurulabilecek kaynaklar öncelikli olarak 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi (CKBBS) ile 1982 Birleşmiş Milletler Uluslararası Deniz Hukuku Sözleşmesidir (BMDHS). Türkiye, Ege Denizinde devam eden anlaşmazlıklar, Karasuları sınırının 12 deniz miline çıkarılmasında yaşayacağı problemler gibi oluşabilecek diğer sorunların çekinceleri nedeni ile delegeleri aracılığı ile toplantılarına katılmış olmasına rağmen 1982 BMDHS'ye taraf olmamıştır. Türkiye tarafından bakıldığında, Türkiye 1958 CKBBS' ye de taraf değildir. ⁴ 1982 BMDHS'de "zararsız geçiş" ve "transit geçiş" olmak üzere boğazlardan geçiş ile ilgili temelde iki düzenleme bulunmaktadır. Sözleşmeye göre zararsız geçiş yapan devletin bu geçişi yaparken uluslararası hukuktan kaynaklanan diğer yükümlülüklerle aykırı davranmaması gerekmektedir. Yine, BMDHS 19. Maddesinden anlaşılacağı gibi, zararsız geçiş sahildevletinin barışını, düzenini veya güvenliğini etkilemeyecek, ona zarar vermeyecek olan geçiştir. Transit geçiş ise uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlara uygulanır. 1982 BMDHS 37. maddesi transit geçişin uygulama alanını, "açık denizden veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizden veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bir bölümü arasında uluslararası seyrüseferler için kullanılan boğazlar" ifadesi ile açıklanmıştır. Uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlardan geçecek tüm uçak ve gemiler transit geçiş hakkına sahiptir. Bu gemilerin ve uçakların transit geçişleri engellenemez. Sözleşmenin 35(c) maddesi ise uzun süreden beri, ilgili boğazların geçişleri kendilerine ait sözleşmelerle düzenlenmişse, 1982 BMDHS ilgili maddeleri yerine, bu boğazlarda geçerli olan sözleşmelerin içerdiği hukuki rejimlerin uygulanmaya devam edileceği ile ilgili istisnai durum dile getirilmiştir. Her ne kadar Türkiye 1982 BMDHS sözleşmesine taraf olmasa da Türkiye'nin çekincesi olmadığı konulara ilişkin olarak sözleşmedeki maddeleri dikkate aldığı söylenebilecektir. İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizini birlikte kapsayan Türk Boğazlarının hukuki rejimi, 1982 BMDHS'nin 35(c) maddesinde bahsedilen istisnai duruma karşılık gelmektedir. Burada Türk Boğazlarının hukuki statüsünden bahsetmek gerekmektedir.

1. Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü

⁴ Türkiye'nin 1982 BMDHS'ye taraf olmamasının diğer bir nedeni ise, aynı sözleşmenin 298. Maddesi ile getirilen çekince koyma yasağıdır. Çekince koyma yasağı ile birlikte Türkiye'nin sözleşmede kendisi açısından sorun teşkil edeceğini düşündüğü maddelere çekince koyarak sözleşmeye taraf olmasının önü kesilmiştir. Boğazların hukuki statüleri için bkz. Hugo Caminos, *The legal regime of straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea*, The Netherlands, Martinus Nijhoff, 1987. Türk Boğazları ile ilgili daha fazla bilgi için bkz. Rozakis Christos, *The Turkish Straits* (International Straits of the World) Edited by Gerard J. Mangone, The Netherlands, Sijthoff & Noordhoff, 1978. 1982 BMDHS için bkz. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (Erişim Tarihi 20 Nisan 2020).

Lozan Barış Antlaşması döneminde, antlaşmanın 23. maddesinde Türk Boğazlarına ilişkin problemler ile statüsü belirlenmesi için düzenleme yapılması gerekliliği genel hatları ile belirtilmiştir. Barış antlaşmasına ek olarak ise, Lozan Boğazlar Sözleşmesi içerisinde 20 madde ile detaylandırılmıştır. Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile Türk Boğazlarından geçişi düzenleme ve denetleme yetkisi Türkiye'nin de içinde bulunacağı uluslararası komisyona bırakılmış, ayrıca Boğazların iki tarafı da belirli sınırlar çerçevesinde askersiz bölge olarak kabul edilmiştir. Bu durum belirtilirken, Türkiye'nin özellikle askerî açıdan tehlike içinde kalacağı durumlara sebebiyet vermemek adına, Milletler Cemiyeti ile birlikte Fransa, Britanya, İtalya, Japonya devletlerinin garanti sağlayacakları belirtilmiştir. Bahsi geçen hususlar Türkiye'nin kendi kara egemenliği içerisindeki Türk Boğazlarında egemenlik hakkını tamamen sınırlandırmıştır ve Türkiye'nin Boğazlara hâkim olamayacağı gibi, garantör devletlerin izni olmadan müdahale etmesinin önünü kapatmıştır. 1923 Lozan Boğazlar Sözleşmesinin Türkiye'nin ulusal egemenlik hakları açısından gelecekte sorunlara neden olacağı tahmin edilerek, yeni sözleşme yapılması için uygun bir ortam hazırlanmış ve zaman 20 Temmuz 1936 tarihini gösterdiğinde Montrö Boğazlar Sözleşmesi imzalanmıştır.⁵

Lozan Boğazlar Sözleşmesinin aksine, Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Boğazlar komisyonu ve askerden arındırılan bölgeler kaldırılmış, böylelikle Türk Boğazları yeniden Türk egemenliğine girmiştir. Montrö Boğazlar Sözleşmesi, özellikle imzalandığı tarih ile ilgili olarak Türkiye'nin içinde bulunduğu durum dikkate alındığında, Türkiye'ye çok kuvvetli egemenlik hakları sağlamıştır. Montrö Boğazlar Sözleşmesinin diğer önemli düzenlemelerinden de bahsetmek gereklidir. Öncelikle Montrö Boğazlar Sözleşmesinin giriş kısmında Türkiye'nin Türk Boğazları ile ilgili düzenleme yapmak ya da yine Türkiye'nin Türk Boğazları ile ilgili tedbirler uygulamak istediğinde sadece Türkiye'nin değil, Karadeniz'e kıyıdaş olan diğer devletlerin de güvenliklerinin dikkate alınması gerekliliği belirtilmiştir. Montrö Boğazlar sözleşmesindeki geçiş rejimleri, savaş zamanı, pek yakın tehlike zamanı ve barış zamanında yapılacak olan geçişlere göre farklılık gösterdiği gibi, ticaret ve savaş gemileri türleri olarak da ayırımı tabi tutulmuştur.

Sözleşmenin 2. maddesine göre ticaret gemileri, bayrak ve yüküne bakılmaksızın, uluslararası sağlık kurallarına uygun olarak, hiçbir formalite uygulanmadan, gece - gündüz ayırımı yapılmaksızın Türk Boğazlarından geçiş yapabilecektir. Burada sadece Türk kanunları ile konulmuş sağlık denetimi hakkı saklı tutulmuştur. İlgili maddede yer alan "bayrağı ve yükü ne olursa olsun" ifadesinin silah, savaş uçağı vb. taşıyan ticaret gemilerine karşı Türkiye'nin kullanabileceği egemenlik yetkilerini kısıtladığı söylenebilecektir. Aynı maddede kılavuzluk isteğe bağlı tutulmuştur, ancak bu durum İstanbul Boğazı'nın coğrafi yapısı nedeniyle deniz kazalarını tetiklemektedir. Deniz kazaları da maddi açıdan kayıplara neden olduğu gibi, günlerce

⁵ Montrö Boğazlar Sözleşmesi 29 madde, 4 Ek ve 1 Protokolden oluşmaktadır.

önlenemeyen çevre kirliliğine de sebep olmaktadır.⁶ Deniz kazalarının engellenmesi için, önce 1994 yılında, daha sonra bu tüzük üzerinde değişiklikler yapılarak, IMO Kural ve Tavsiyelerine de uygun olarak 1998 yılında “Deniz Trafik Tüzüğü” yayınlanmıştır.⁷ Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nde ihtiyari olan kılavuzluk hizmeti, 1998 Tüzüğü ile deniz kazalarını azaltmak amacıyla, uğraklı geçiş yapacak gemiler, yani boğazlara gelip limana uğrayacak gemiler için zorunlu hale getirilmiştir.⁸

Savaş gemilerinin Boğazlardan geçişi ve Karadeniz’de bulunmaları konusunda Montrö Boğazlar Sözleşmesi belirli sınırlamalar getirmiştir. Transit olarak geçiş yapacak tüm yabancı deniz kuvvetlerinin 9’u geçemeyecek olması sayı, tonaj olarak da yabancı deniz kuvvetlerinin 15.000 tondan fazla olamayacağı hacim, yine kıyası olmayan devletlerin savaş gemilerinin 21 gün Karadeniz’de bulunabilmesi de gün açısından getirilen sınırlamadır. Karadeniz’e kıyası olmayan devletlerin sadece hafif su üstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemileri Türk Boğazlarından geçip Karadeniz’e geçme hakkına sahiptir.⁹

Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin 20. maddesine göre, Boğazlardan geçiş ile ilgili olarak Türkiye savaşan devlet olduğunda, savaş zamanında istediği düzenlemeyi yapmakta serbesttir. Yine Sözleşmenin 21. maddesine göre pek yakın savaş tehdidi hissettiği durumlarda Türkiye, sözleşmenin gemi geçişlerini düzenleyen maddelerini uygulamak zorunda değildir, tıpkı 20. maddedeki gibi istediği düzenlemeyi yapma hakkına sahiptir. Ancak hangi durumların savaş tehdidi sayılabileceği açıkça belirtilmemiştir.

Sözleşmenin 28. maddesinde fesih ile ilgili düzenleme mevcuttur. Sözleşmenin 1. maddesine göre geçiş ve geliş-gidiş özgürlüğünün doğrulandığı ve bunun süresinin sınırsız olduğu sözleşmenin imzalandığı ilk dönemde belirtilmiştir. Sözleşmenin diğer maddeleri için ise, 20 yıllık süre öngörülmüştür. Sözleşmenin fesih süresi 2 yıldır. Sözleşme sona ereceği zamanda, ön bildirimden başlayan 2 yıl geçinceye kadarki dönemde de sözleşme yürürlükte kalacaktır. Ancak şu ana kadar sözleşmenin sona ermesi istenmemiştir.

⁶ Köstence Limanına, Libya’dan aldığı ham petrolü götürmekte olan Rumen tankeri Independenta ile Yunan Kosteri Evriali ile 1979 yılında Boğazdan geçiş yaparken çarpışmışlardır. Kadıköy, Kabataş taraflarına bakan evlerin camları daki kazanın şiddeti nedeniyle parçalanmıştır. Kaza sırasında 43 kişi ölmüştür. Ayrıca kaza çevreye önemli derecede zarar vermiş ve temizlenmesi de aylar almıştır.

⁷ IMO Kurallar ve Tavsiyelerinin yaptığı tanımlamalara göre büyük gemi 200 metre ve 200 metrenin üzerinde olan gemiler, derin draftlı gemiler ise 15 metre ve 15 metreden daha derin su çekimli gemilerdir. Türk ulusal düzenlemelerine göre büyük gemiyi 150 metre ve üzerindeki gemilerdir. 10 metre ve daha derin su çekimli olan gemileri derin draftlı gemi şeklinde kabul edilmektedir.

⁸ Tüzükler için daha detaylı bilgi: Kudret Özersay, *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi*, Ankara, Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları-22, 1999.

⁹ Montrö Boğazlar Sözleşmesi madde 14 ve 18. Bu maddeler Türkiye’nin egemenliğini artıran maddelerdir, değiştirilmesi bağıtlı yüksek tarafların, dörtte üçünün sağlanması, ki Türkiye’de bu çoğunluk içerisine dahildir, ile mümkündür. Yine Montrö Sözleşmesinin 29. maddesine göre de, Türkiye’nin onayı olmadan bu maddeler ile ilgili değişiklik yapılamaz.

Uluslararası hukukta boğazlarla ilgili hukuki düzenlemeler, kanallar ile ilgili hukuki düzenlemelere göre daha açık ve nettir. Ayrıca Türk Boğazlarının hukuki statüsü de Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile düzenlenmiştir. Uluslararası hukuk kurallarına bakıldığında, kanalların hukuki statüsünü belirleyen, tüm devletler tarafından kabul edilmiş ortak bir sözleşme mevcut değildir. Bu nedenle kanalların hukuki statüleri belirlenirken daha çok problemle karşılaşılabilir.

III. KANALLARIN HUKUKİ STATÜLERİNİN BELİRLENMESİ SÜRECİ

Kanallar, denizler, okyanuslar gibi büyük su kütlelerini birbirine bağlayan yapay su yollarıdır.¹⁰ İnsan yapımı, yapay su yolu olan kanalların tarihsel geçmişine bakıldığında bunların inşa edilmesi başlangıçta insanoğluna hayal gibi gelmiştir. Ancak zamanla insanların "olamaz" dedikleri gerçek olmuştur. Kanallar ticari faaliyetleri artırmıştır. Zamandan, geçişlerden yakıtlarda tasarruf ettirerek insanoğluna fayda sağlamışlardır. Ancak hukuki statülerini kazanırken kanallarda kusursuz olmamış ve bu süreçte geçiş yönetimi, finansman ve idari açıdan kontrollerinin zorluğu nedeni ile pek çok problemle karşılaşmışlardır.¹¹

A. Kanallar

Uluslararası hukukta kanalların statüsü belirlenmek istendiğinde ise, her ne kadar kanallar doğal su yolları olan boğazlarla benzerlik göstermiş olsalar da, kanallar için boğazların statüsünü belirlemede kullanılan kurallar gibi belirlenmiş belirgin kurallar konulmamıştır. Boğazların doğal su yolu, kanalların yapay su yolu olması da bu durumu etkilemektedir. Kanalların, boğazlar gibi diğer doğal su yollarından ayrılan özelliklerini belirlemek, hukuki statülerini ortaya çıkarmakta faydalı olacaktır. Kanallar yapay su yollarıdır ve ülkesel egemen olan devletin kendi ülkesi içerisinde yer alabilmektedir. Devletin kendi ülkesi içerisinde konumlanan kanalın ise, kendiliğinden uluslararası hukuka dahil edilmiş olması uluslararası hukuk açısından tanınmış bir hak değildir. Okyanuslar ya da denizleri birbirine bağlayan kanalların rejiminin belirlenmesinde esas kabul edilen durum ise, bu kanalın hukuki durumu

¹⁰ Edip F. Çelik, *Milletlerarası Hukuk*, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1977, s. 207. Seha L. Meray, *Devletler Hukukuna Giriş I.Cilt*, Ankara, Gözden Geçirilmiş 2. Baskı, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 1960, s. 362. Hüseyin Pazarıcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri II. Kitap*, Ankara, Turhan Kitapevi, 6. Baskı, 1999, s. 282. Ruth Lapidoth, "The Reopened Suez Canal in International Law", *Syracuse Journal of International Law and Commerce*, Cilt 4, No 1, Summer 1976, s. 1-50.

¹¹ Jon M. Van Dyke, "Transit passage through international straits." *The Future of Ocean Regime-Building*. Brill Nijhoff, 2009, s. 175-232. Munch, Ingo von, I.: *The Wimbledon, Encyclopedia of Public International Law: Decisions of International Courts and Tribunals, and International Arbitrations*, No 2, 1981, s. 293-296. Shmuel Weinberger, "The Wimbledon Paradox and the World Court: Confronting Inevitable Conflicts Between Conventional and customary International Law", *10 Emory International Law Review*, Spring 1996, s. 397-440. SS 'Wimbledon', United Kingdom and ors v Germany, Judgment, (1923) PCIJ Series A, no.1.

açıkça bildiren bir uluslararası antlaşma, uluslararası antlaşma yoksa bile en azından ülkesel egemenliğini sınırlandırmış olan devletin açıkça icazetinin olup olmamasıdır. Eğer kanalın statüsünü belirleyen uluslararası bir antlaşma varsa, kanal uluslararası statüye sahip olacaktır. Tek bir devletin sınırları içerisinde inşa edilmiş olan kanala statü kazandıran uluslararası bir antlaşma yoksa, kanal bulunduğu devletin yönetimine ve ülkesi üzerinde bulunduğu devletin münhasır yetkisine tabidir.¹² İki büyük su kütlelerini birbirine bağlayan kanalın uluslararası hukuka tabi olması devletin eylemi ile belirlenmiş olacaktır. Uluslararası antlaşmalarla statü kazandırılan kanallara Süveyş, Panama, Kiel Kanalları örnek verilebilir. Uluslararası Antlaşma yapılmayan ulusal kanal statüsündeki kanala örnek ise Korint Kanalı'dır. Konunun daha net anlaşılması için bu kanalların tabi olduğu hukuki statüleri hakkında bilgi verilmesi yerinde olacaktır.

IV. SÜVEYŞ, PANAMA, KİEL, KORİNT KANALLARININ HUKUKİ STATÜLERİ

A. Süveyş Kanalı

Süveyş Kanalı'nın coğrafi konumuna bakıldığında, kanal Akdeniz ve Kızıl Deniz'i birbirine bağlamaktadır.¹³ Tarihsel sürece bakıldığında, Akdeniz ile Kızıldeniz'i bir kanal ile birbirine bağlama fikri 40. Yüzyıla kadar uzanmaktadır.¹⁴ Her ne kadar bu fikir 40. yüzyıla kadar dayanmış olsa da, kanalın inşasına 1859 yılında başlanmış, kanalın hizmete açılma tarihi ise 1869 yılına bulmuştur. Ayrıca kanalın işletilmesi 99 yıllık süre için uluslararası Süveyş Kanalı şirketine (*Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez*) yani 1968 tarihine kadar, bu süreçten sonra Mısır hükümetine devredilme şartı ile bırakılmıştır.¹⁵ Ancak Süveyş Kanalı üzerindeki İngiliz çıkarlarını güvence altına almak amacıyla, Britanya 1875'te Uluslararası Süveyş Kanalı şirketinin hisselerinin neredeyse yarısını satın almıştır ve 1882 tarihine gelindiğinde de Britanya Mısır'ı işgal etmiştir.¹⁶ Her ne kadar işgalin ilk başta bir isyanı bastırmak için gerçekleştirildiği ileri sürülse de, bu işgal 50 yıldan fazla sürmüştür. 1936 yılına gelindiğinde İngiliz ordusunun Mısır'dan çekilmesi için bir anlaşmaya varılmış, ancak kanal

¹² Mohamed Y. Olwan", "International Canals", *International Law; Achievement and Progress*, 1991, s. 999-1015.

¹³ Danyal Bediz, "Süveyş Kanalı'nın Önemi", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Dergisi*, Cilt 9, 1951, s. 329- 352.

¹⁴ "Suez Canal History", <https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/CanalHistory.aspx> (Erişim Tarihi 12 Nisan 2020).

¹⁵ Geoffrey Marston, "Armed Intervention in the 1956 Suez Canal Crisis: The Legal Advice Tendered to the British Government", *International and Comparative Law Quarterly*, Cilt 37, No 4, 1988, s. 774.

¹⁶ Robert O. Matthews, "International Organization", *University of Wisconsin Press*, Cilt 21, No 1, 1967, s. 80-81.

bölgesi bu anlaşmanın dışında tutulmuştur.¹⁷ Kanalın millileştirilmesi tarihi 1956 yılına kadar sürmüştür, saldırılar nedeniyle kanalın kapanıp açılması tarihi 1975 yılına kadar devam etmiştir.¹⁸

Süveyş Kanalı için geçiş rejimi ilk olarak 29 Ekim 1888 yılında nihai metni ortaya çıkan İstanbul Sözleşmesi ile düzenlenmiştir. Sözleşmeyi imzalayan devletler Osmanlı İmparatorluğu, Britanya, Rusya, Fransa, Almanya, Avusturya Macaristan, İtalya, Hollanda, İspanya'dır.¹⁹ 1904 yılındaki Britanya ve Fransa'nın Dostluk Antlaşmasından sonra yürürlüğe girmiştir. "Geçiş serbestliği" benimsenen sözleşmede taraf olmayan devletlere de sözleşmeye taraf olma imkanı tanınmıştır.²⁰ Sözleşmenin geçiş rejimi ile ilgili diğer bir kuralı barış ve savaş zamanında ister ticaret gemisi olsun, isterse savaş gemisi olsun, hiçbir ayırım yapılmaksızın tüm gemilerin geçebileceği ve bu geçişlere engel konulamayacak olmasıdır.²¹ Yani kanalın ait olduğu devlete egemenlik hakkı tanınmayıp, savaş gemileri olsa bile kısıtlama yapılmadan geçiş yapılmasına izin verilmiştir.²² Sözleşmede sadece taraf devletlerin kanalda serbest geçişi engellemeye yönelik savaş yapma, düşmanca tavır sergileme gibi hareketleri yapmayacaklarında hemfikir oldukları belirtilmiştir. Sözleşmenin 4. Maddesine göre, Osmanlı Devleti'nin savaş güçlerinden biri olup olmadığı dikkate alınmaksızın, savaşan devletlerin savaş gemileri olsalar bile, kanalın içinde ya da kanal limanında düşmanca hareketlerde bulunmamak şartı ile bu gemiler geçiş yapabileceklerdir.

Sözleşme Osmanlı Devleti ve Mısır'a üç istisna tanımıştır: Sözleşmenin devam etmesini yani sözleşmedeki maddelere uyulmasını sağlamak açısından savaş yapmayı gerektiren zorunluluk varsa, Mısır'ın kendi güçleri vasıtası ile savunulması, kendi kamu düzenini koruması için teminat altına alması gerekiyorsa, Osmanlı İmparatorluğu güçleri vasıtası ile Kızıldeniz'in doğusunda kalan diğer mallarını koruması gerekiyorsa, bu durumlarda Osmanlı İmparatorluğu ve Mısır gerekli tedbirleri alabileceklerdir. Ancak yine de bu tedbirlerin serbest geçişi etkilememesi gerektiği Sözleşmenin 11. maddesinde belirtilmiştir.²³ Said limanında ve kanal ağzındaki limanlarda savaş gemileri bir sorunun yaşanması dışında 24 saatten fazla kalamayacaktır. Savaşan devlet gemilerinin birinin denize açılması, diğerinin gemisinin ise ayrılması arasında 24

¹⁷Ibid., s. 80-81.

¹⁸ Süveyş Kanalının tarihi bkz.

<https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/CanalHistory.aspx> (Erişim tarihi 26 Mart 2020). Süveyş Kanalı hakkında daha fazla bilgi için bkz. Obieta ve Baxter, a.g.e.

¹⁹ Majid Khadduri, "Closure of the Suez to Israeli Shipping", *Law and Contemporary Problems*, Cilt 33, No 1, 1968, s. 149 dipnot 11.

²⁰ Panama kanalı için 1901 Hay-Pauncefote Antlaşmasının yaptığı gibi, 1888 İstanbul Sözleşmesi Süveyş Kanalı navigasyonunu uluslararasılaştırmıştır, David Kennedy, "International Law and the Nineteenth Century: History of an Illusion", *QLR* 17, No 1, 1997, s. 108.

²¹ D. H. N. Johnson, "Some Legal Problems of International Waterways, with Particular Reference to the Straits of Tiran and the Suez Canal", *Modern Law Review*, Cilt 31, No 2, 1968, s. 163. Marston, a.g.e., s. 775.

²² Marston ibid.

²³ "Constantinople Convention, 1888" (1888 İstanbul Sözleşmesi), madde 9.,10., 11.

<https://loveman.sdsu.edu/docs/1888ConstantinopleConventionon.pdf> (Erişim Tarihi 11 Haziran 2020).

saatlik zaman dilimi geçmiş olacaktır. Savaş gemileri mümkün olduğu en kısa sürede, duraksız olarak geçişe devam edecektir.²⁴

Kanalda gerçekleşebilme ihtimali olan kazaların önüne geçmek adına, sözleşmede belirtilen sayılarla sınırlı olarak müfreze, savaş malzemesi yerleştirmesine izin verilmiştir. Bunun dışında kanalın içine ve kanalın limanlarının girişlerine, savaş sırasında, savaşa taraf olan devletlerin askeri güçlerinin, mühimmatları ve malzemelerinin indirilmesi mümkün olmayacaktır.²⁵ Sözleşmenin 8. maddesine göre ise, sözleşmenin hükümlerinin doğru bir şekilde yürütülüp yürütülmediği denetimi, sözleşmeye taraf devletlerin Mısır'da bulunan yetkili temsilcileri aracılığı ile yapılacaktır.²⁶ Geçen bu süreçten sonra 1954 yılında değişen dünya düzenine uyum sağlaması amacıyla İngiltere ve Mısır arasında yeni bir antlaşma imzalanmış, ilgili antlaşmanın 8. maddesine göre de Süveyş Kanalının uluslararası ulaşımı sağlayan önemli bir su yolu olduğu, bu nedenle de 1888 İstanbul Sözleşmesi'nde geçen "geçiş serbestisi" ne uyulması gerektiği kabul edilmektedir.

1975 yılına gelindiğinde, Mısır Hükümeti kanalın millileştirilmesinden sonra elde ettiği kontrole, kanalın idaresi konusunda "*Suez Canal Authority*", Süveyş Kanalı İdaresini yetkilendirilmiş bulunmaktadır.²⁷ 2015 yılında güncellenen Süveyş Kanalı ile ilgili geçiş kurallarında tüm devletlerin geçiş kurallarına uyması gerektiği yer almaktadır. 2015'te düzenlenen Süveyş Kanalı geçiş kurallarının 1. maddesinde Deniz Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS), Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine ait Uluslararası Sözleşme, (MARPOL 73/78), Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü (COLREG) maddelerine ve Mısır Hükümeti tarafından ortaya konulan tüm kanun, kurallara uyulması gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca, 6. maddesinde kılavuzluğun zorunlu olduğu ifadesi ve madde 2(3) te ise, askeri gemilerin kanaldan geçiş yapmaları için Mısır Dış ilişkileri Bakanlığına, Mısır Savunma Bakanlığına, Mısır İdaresi Deniz Güvenliğine bildirim yapmaları gerektiği yer almaktadır.²⁸

B. Panama Kanalı

7 Eylül 1977 yılında Panama Cumhuriyeti ile Amerika Birleşik Devletleri arasında Panama Kanalı Antlaşması (Torrijos-Carter Antlaşması) imzalanmıştır. Bu tarihten önce kanal Amerika

²⁴ Marston, a.g.e., s. 775.

²⁵ "Constantinople Convention, 1888", madde 5. Yine sözleşmenin 5. maddesine göre, 1.000 adamı geçmeyen müfrezeler ile karşılık tutardaki savaş malzemeleri limanların girişlerine yerleştirilebilecek ya da indirilebilecektir.

²⁶ Ibid., madde 8.

²⁷ The Organization of the Suez Canal Authority, "A Republican Decree Law No. 30 of 1975" <https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/CanalTreatiesAndDecrees/Pages/ARepublicanDecreeLawNo.30of1975.aspx> (Erişim Tarihi 10 Nisan 2020).

²⁸ "Rules of Navigation" Edition August 2015, <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/Pages/RulesOfNavigation.aspx> (Erişim Tarihi 10 Nisan 2020).

Birleşik Devletleri(ABD)'nin mülkü kabul ediliyordu.²⁹ Bu antlaşma ile kanalın yetkileri geçici süreliğine ABD'ye verilmiştir ve bu dönem 31 Aralık 1999 tarihine kadar sürmüştür. Panama Kanalı, Panama Hükümeti kontrolüne 1977 tarihli Panama Kanalı Antlaşmasının 31 Aralık 1999 tarihinde uygulanması ile geçmiştir.³⁰ Geçiş serbestisi bu antlaşma ile de korunmuştur. 1977 tarihli Antlaşma ile Panama'nın ABD'den kanal için aldığı kira bedelleri arttırıldığı görülmüş, 1999 yılına gelindiğinde ise, ABD'nin Panama kanalı üzerindeki haklarından vazgeçmesi gerektiği görüşü ile ABD'nin Panama Kanalı üzerinde olan imtiyazlarını Panama Cumhuriyetine devretmesi gerekmiştir. Antlaşma yürürlükte olduğu süre boyunca sorumluluk ABD'de kalmak üzere, Panama ve ABD, kanalı işbirliği ile savunacak ve koruyacaktır.

1977 tarihinde taraf devletler ikiz sözleşmelerden diğeri olan "Panama Kanalının Sürekli Tarafsızlığına ve Faaliyetlerine ilişkin Antlaşma" üzerinde de anlaşmışlardır. Kanalın uluslararası geçiş için kullanılan su yolu olduğu, ayrıca süresiz olarak tarafsız kalacağı belirtilmiştir. Kanalın tüm ulusların gemileri için barış ya da savaş zamanı olması fark etmeksizin barışçıl amaçlarla ve herhangi bir devlete ya da vatandaşlarına ayrımcılık yapmadan, eşit olarak güvenli geçişlere açık olduğu belirtilmiştir.³¹ Transit geçiş yapan gemiler açısından ise, bu gemiler geçişlerini yaparken düşmanca hareketlerde bulunmamakla yükümlüdürler. ABD ve Panama Cumhuriyeti antlaşmanın 4. maddesi ile kanalın süresiz, kalıcı olarak tarafsız kalmasını sağlamak adına yükümlülük altına girmişlerdir. Aynı maddeye göre, kanalın kalıcı olarak tarafsız kalmasını sağlama yükümlülüğü iki devlet arasında imzalanan diğer antlaşmalar sona ermiş olsa bile devam edecektir. Geçici Panama Kanalı antlaşmasının sonlanması ile, Panama Cumhuriyeti Kanal'ı işletecek ve kendi kara ülkesinde kendi askeri gücünü, savunma alanlarını, kendi askeri tesislerini kullanabilecektir.³² ABD ve Panama Cumhuriyeti ile ilgili geçiş hakları üzerinde durulduğunda, bu iki devletin savaş gemileri ve yardımcı gemileri, gemilerin iç harekâtı, gemilerin gidiş güzergahı, asıl varış noktası, silah ve cephe veya taşınan yüklerin çeşidinin sınırlaması olmadan, antlaşmanın diğer hükümlerine bakılmaksızın kanaldan geçiş

²⁹ İnşası ve kanalın ilk kullanımı zamanında 1901 tarihli Hay- Pauncefote ve 1903 tarihli Hay Bunau Varilla Antlaşmaları vardı. Panama Kanalı'ndan geçişlere geçiş serbestisi ön görülmüştü ve kanalın ve bölgedeki egemenlik haklarının Amerika Birleşik Devletleri'ne bırakılması öngörülmüştü. "Legal History of the Panama Canal", *1 St. Louis Law Review*. 246, 1916, s. 250.

http://openscholarship.wustl.edu/law_lawreview/vol1/iss3/6 (Erişim Tarihi 20 Mart 2020).

³⁰ Francisco J. Montero Llacer, "Panama Canal Management", *Marine Policy*, Cilt 29,2005, s. 30, 33.

³¹ "Treaty Concerning the Permanent Neutrality and Operation of the Panama Canal 1977", (Panama Kanalının Sürekli Tarafsızlığına ve Faaliyetlerine ilişkin antlaşma), madde 1, 2. Devletlere, vatandaşlarına veya geçiş yapan gemilerin konularına, geçiş yapacak geminin geçiş koşullarına veya geçiş yapacak geminin ücretleri ile ilgili konulara veya başka sebeplere dayanılarak ayrımcılık yapılmayacaktır. Buradaki amaç uluslararası alanda devletlerin birbirleri ile olan ihtilafları olduğunda bile Kanal'ın misillemeye hedef olmamasını sağlamaktır. <https://www.panacanal.com/eng/legal/neutrality-treaty.pdf> (Erişim Tarihi 6 Nisan 2020)

³² Ibid., madde 5.

hakkına sahiptirler. Bu geçiş hakkı kullanılırken bahsi geçen savaş gemileri ile yardımcı gemilerinin geçişlerinin hızlı bir şekilde olması gerekmektedir.³³

Kanalın inşa edilmesi, işletilmesi, kanala bakım yapılması ile kanalın savunması için de ABD ve Panama Cumhuriyetine yetki verilmiştir. Kılavuzluk ile ilgili düzenlemelere bakıldığında Panama Kanal'ından geçişlerde kılavuz kaptan alınması zorunlu³⁴, ancak ücretsizdir. Panama Kanalından geçişte görevlendirilen kılavuz kaptanlar, gemilerin kontrolünden sorumlu oldukları için kanal içerisinde ortaya çıkan kazalardan Panama Kanalı İdaresi sorumludur.³⁵ Panama Kanalından geçiş yapacak devletler için ise, bildirim yükümlülüğü getirilmiştir.³⁶

C. Kiel Kanalı

Baltık Denzinde ulaşım ve geçişler açısından önem taşıyan Kiel Kanalı, Almanya'nın kuzeyinde bulunmaktadır. 1895 yılında kanal açıldığında ilk resmi ismi "*Kaiser-Wilhelm Canal*" dır ve Kanal' a Alman *Nord- Ostsee- Kanal*, Kuzey Denizi- Baltık Denizi Kanalı isimleri de verilmektedir.³⁷ Kanal, Kuzey Denzinde *Brunsbüttelkoog'* dan *Holtenua* kadar uzanmaktadır, uzunluğu 98,7 km, derinliği 11 m, genişliği ise bazı yerlerde 214, bazı yerlerde ise 102 m'dir.³⁸ Yaklaşık 460 km'lik yoldan kazanım sağlatmıştır. İlk dönemlerde Danimarka çevresini dolaşarak kuzeye gidecek olan savaş gemilerinin yolunu kısaltmak amacı ile Alman egemenliğinde iç su yolu olarak inşa edilmiştir. Almanya'nın I. Dünya Savaşında yenilmesi ile *Versailles* (Versay) Barış Antlaşması imzalanmıştır. Versay Barış Antlaşması ile Kiel Kanalı uluslararası statü kazanmıştır. Bu durum da dahi yönetimi Almanlara ait olmuştur. 1923 yılında gelindiğinde *Wimbledon* Davasında Kiel Kanalının uluslararası statüsünden bahsedilmiştir. 1936 yılında Hitler ise Versay Barış Antlaşmasının hükümlerini geçersiz kılmıştır. II. Dünya Savaşından sonra Versay Antlaşmasındaki seyrüsefer özgürlüğünün tekrardan uygulanmaya başlandığı kabul edilmektedir. Günümüzde kanal Almanya ile barış içinde olan devletlerin geçişine açıktır.

16 Mart 1886 yılında "Kuzey Denizi- Baltık Denizi Kanalı'nın Yapılması ile ilgili Kraliyet Kanunu (*Reichsgetz betreffend die Herstellung des Nord-Ostsee Kanals*)" ile yapılması izni

³³ Ibid., madde 6.

³⁴ "Regulation on Navigation in Panama Canal Waters", (Panama Kanalı Sularında Seyir Hakkında Yönetmelik), madde 90. <https://pancanal.com/eng/legal/reglamentos/navigation-compilation.pdf> (Erişim Tarihi 8 Mayıs 2020).

³⁵ Ibid., Bölüm 2 "Risk Prevention and Control" (Risk Önleme ve Kontrol), madde 9.

³⁶ Ibid., madde 115, 124 ve 141.

³⁷ Alexander Bohmer, "One Hundred Years: The Kiel Canal in International Law", *German Yearbook of International Law*, No 38, 1995, s. 325, Michael Clarke "Kiel Canal" <https://www.britannica.com/topic/Kiel-Canal> (Erişim Tarihi 20 Mart 2020).

³⁸ "General Information about Kiel-Canal transits - part I" <https://www.kiel-canal.de/wpcontent/uploads/2018/02/General-Info-about-Kiel-Canal-transits.pdf> al (Erişim Tarihi 20 Mart 2020).

çıkıştır.³⁹ İlk yapıldığında Alman egemenliğinde olan Kanalın hukuki statüsü zaman içerisinde Almanya'nın I. Dünya Savaşı sonrasında yenilmesi ile müttefikleriyle imzaladığı Versay Antlaşması ile şekillenmiştir. Versay Antlaşmasının 380-386. maddeleri ilgili hükümleri kapsamaktadır. Versay Antlaşmasına göre, Kiel Kanalı tam eşitlikle, tüm uluslararası ticaret gemileri ve savaş gemilerine Almanya ile barış içerisinde olmak şartı ile açık olacaktır.⁴⁰

Ayrıca Antlaşmanın 382. ve 384. maddelerinde kanalın sürekli olarak seyrüsefer niteliğini korumak adına, kanaldan geçiş için eşit şekilde getirilen ücretler dışında, başka ücret talep edilmeyeceği, gemilerin Kiel Kanalına yaklaşmaları ya da Kiel Kanalındayken Antlaşmada belirtilen ücretler dışında ücret talep edilemeyeceği vurgulanmıştır. Antlaşmanın 385. maddesinde Almanya'ya da geçişlerin sağlıklı bir şekilde devam etmesi amacıyla engelleri ve tehlikeyi kaldırmak için gerekli tedbirleri alma yükümlülüğü getirilmiştir. Antlaşmanın 386. maddesinde ise, 380-386. maddeleri ilgili hükümlerin ihlali ya da her türlü uyuşmazlık konusunda Milletler Cemiyeti tarafından oluşturulan yetkili makama başvurulacağı, ancak önemli olmayan, ufak soruların Milletler Cemiyeti'ne gönderilmesini önlemek amacıyla Almanya'nın Kiel'de ilk derece seviyesindeki anlaşmazlıklarına bakacağı, ve ilgili yetkilerin konsolosluk temsilcileri aracılığıyla sunulabilecek uyuşmazlıklara, mümkün olduğunca cevap verebilmek adına yetkili bir otorite oluşturulacaktır. Versay Antlaşmasından sonra Kiel Kanalı'nın hukuki statüsü ile ilgili 1923 *Wimbledon* Davası Uluslararası Sürekli Adalet Divanı'na gitmiştir. Dava, Birleşik Krallık bandıralı *Wimbledon* adlı gemisi ile ilgilidir. Gemi Fransız şirketi tarafından kiralanmıştır. Yunanistan'da bulunan Selanik limanından gemi ile yüklenen askeri malzeme ve silahları Polonya'ya götürmek istemiştir. Amaç bu silahların Polonya- Rusya Savaşında kullanılmasıdır. Ancak Almanya daha önce yayınlamış olduğu Tarafsızlık Kararnamelerine dayanarak geminin geçişine izin vermemiştir.

Almanya'nın geçişe izin vermemesinin Versay Antlaşmasının 380. maddesine aykırı olduğu iddia edilmiştir. Divan, Kiel Kanalını bu kararı ile uluslararası su yolu olarak kabul etmiştir. Bu nedene dayanarak Almanya ile barış halinde olan tüm gemilerin, eşitlik ilkesinin temeline dayanarak ticaret ya da savaş gemisi ayırımı yapılmaksızın Kiel Kanal'ından geçiş yapabileceğini belirtmiştir. II. Dünya Savaşı dönemine gelindiğinde Hitler kendi döneminde Versay Antlaşmasının ilgili hükümlerini tanımadığını belirtmiş, ancak savaştan sonra da Kiel Kanalı ile ilgili kesin bir düzenleme ortaya konulmamıştır. Bu aşamadan sonra Kiel Kanalı için eski düzenine geçtiğini savunan yazarlar mevcuttur.⁴¹

³⁹ Renate Platzöder ve Philomene Verlaan, *The Baltic Sea: new developments in national policies and international cooperation*, Martinus Nijhoff Publishers, 1996, s. 134.

⁴⁰ Versay Barış Antlaşması madde 380.

⁴¹ Çelik, a.g.e., Pazarıcı, a.g.e.

Günümüze bakıldığında, Kiel Kanalı'nın yönetimi Alman Federal Hükümetine bağlıdır. Kiel Kanalı'nın yönetimi ve işletiminde yetkili makam Federal Suyolları ve Gemicilik idaresidir. Kiel Kanalı'ndan geçişlere ilişkin kurallar Seyrüsefere Elverişli Deniz Su Yolları İçin Alman Trafik Yönetmeliğinde yer alır.⁴² Kiel Kanalındaki seyrüsefere ilişkin kurallara göre, transit geçiş ücretini yatırılıp geçiş sertifikası almak gereklidir. Geçiş sertifikası alan tüm ticaret gemilerine eşitlik çerçevesinde Kiel Kanalı'ndan transit olarak geçiş yapması serbesttir. Ayrıca geçiş için gerekli şartları taşımayan, yükümlülükleri yerine getirmemiş olan gemilerin geçişine izin verilmemektedir, bazı muafiyetleri olmakla birlikte kılavuzluk ile ilgili asıl kural tüm gemiler için zorunlu olduğudur.⁴³

D. Korint Kanalı

Korint Kanalı Yunanistan'da bulunmaktadır ve Yunanistan ile Mora Yarımadasını birbirinden ayırmaktadır. Uzunluğu yaklaşık 6,5 km, 21 m genişliği, 8 metrede derinliği vardır. Ege Denizi ile İyon Denizi geçişini hızlandıran Kanal yaklaşık 700 km'lik yol tasarrufu sağlamaktadır.⁴⁴ Kanalı daha önce değinilen kanallardan ayıran özelliği, kanal geçişinin tek yönlü olmasıdır. Kanal ayrıca uluslararası kanal niteliği taşımamaktadır.

Kapodistriyas tarafından kanalın inşası başlamış, ancak finansal problemler nedeni ile projeye ara verilmiştir. 1881 yılında Yunan Hükümeti General Isthvan Turr'a 99 yıllığına kanal inşa etme ve kanalı işletme imtiyazı vermiştir. Turr, ise 1882 yılında Paris'te "Korint Deniz Kanalı Uluslararası Şirketi"(International Society of Marine Corinth Canal) adı altında anonim şirket kurmuştur.⁴⁵ Böylece fon ve finansmanlarını Fransız Bankalarından elde etmiştir. Ancak 1890 yılında proje bir Yunan şirketine teslim edilmesi ile yeniden başlamıştır ve resmi olarak Kanal 25 Temmuz 1893 yılında açılmıştır.⁴⁶ Daha sonra da finansal sorunlar yaşanmış, kanalın yönetimi Yunan Merkez Bankasının kurduğu Yeni Korint Kanalı (New Corinth Canal Company) isimli anonim şirkete geçmiştir. Bu şirket tarafından 1980 yılına kadar yönetilmiştir. 1980 tarihinden itibaren Yunan Hükümetine geçen Kanal yönetimi, AEDIK şirketi kurularak ona verilmiştir. 2001 ve 2010 yılları arasında her ne kadar PRERIANDROS adlı anonim şirketine

⁴² "German Traffic Regulations for Navigable Maritime Waterways", 8 Şubat 2019, https://www.bsh.de/DE/PUBLIKATIONEN/_Anlagen/Downloads/Nautik_und_Schiffahrt/Seehandbuecher_ueberregional/SeeschStrO_engl.pdf?__blob=publicationFile&v=8 (Erişim tarihi 10 Nisan 2020).

⁴³ Ibid., para. 50.

⁴⁴ "İki denizi bağlayan kanal: Korint Kanalı", 21 Aralık 2013, <https://www.denizhaber.net/iki-denizi-baglayan-kanal-korint-kanali-haber-52839.htm> (Erişim Tarihi 10 Nisan 2020).

⁴⁵ "The History of the Canal", <http://aedik.gr/the-canal/the-history-of-the-canal/?lang=en> Building Greece's Corinth Canal <https://www.stuff.co.nz/sport/boating/76027401/building-greeces-corinth-canal> (Erişim Tarihi 10 Nisan 2020).

⁴⁶ "Building Greece's Corinth Canal", <https://www.stuff.co.nz/sport/boating/76027401/building-greeces-corinth-canal> (Erişim Tarihi 10 Nisan 2020).

geçse de yine bu şirketin de mali problemleri ile ilgili olarak iflas etmesi üzerine, AEDIK şirketine yönetim tekrardan geçmiştir.⁴⁷

Korint Kanalından geçişe ilişkin düzenlemeler kanalın ulusal kanal olma niteliğinden dolayı tamamen Yunanistan'ın tasarrufuna aittir. Korint Kanalından geçişi düzenleyen yönetmelik 1972 yılında yürürlüğe girmiştir. İlgili yönetmelikte millet ayrımı yapılmaksızın tüm gemilere kanaldan geçiş hakkı ilgili yönetmelikte uyulması gereken kurallara uyulması şartı ile tanınmıştır. ⁴⁸ Aynı maddede şirket, bir geminin Kanaldaki seyrüsefer güvenliği için tehlikeli olduğunu düşündüğü durumlarda ilgili geminin geçişini engelleme veya çekilmesini isteme hakkını saklı tuttuğunu da belirtmiştir. Geminin izin almadıkça kanala giremeyeceği, geçiş önceliğinin Yunan gemilerinde olduğu, yabancı donanma gemilerinin geçişlerinin de Yunan donanması yetkililerinden alınacak izin kaydı ile gerçekleştirileceği diğer kurallardandır. ⁴⁹

Kanaldan geçişte tüm gemiler için kılavuzluk zorunludur.⁵⁰ Ancak kanal idaresi aksine bir karar vermediği sürece, çekilmeyen gemilerin kılavuzluk hizmeti isteğe bağlıdır. Korint Kanalı için geçiş ücreti, çekme ücreti, kılavuzluk ücreti gemilerden tahsil edilebilecektir. Yunan Donanmasına ait gemiler ile 3 ton ve altında olan Yunan gemileri geçiş ücretinden muaf tutulmuşlardır. Bunlar dışında tüm gemiler zorunlu geçiş ücreti ödeyeceklerdir. Geçişte çekme hizmeti alan gemiler, aldıkları hizmetin ücretini ödeyecek ayrıca kılavuzluktan yararlanan tüm gemiler de kılavuzluk ücretini ödemek zorundadırlar.⁵¹

Görüldüğü gibi Süveyş Kanalı'nın hukuki rejimi 1888 tarihli İstanbul Sözleşmesinin hükümleri çerçevesinde gerçekleşmiştir. Süveyş Kanalı'nın millileştirilmesi ise 1956 yılını bulmuştur. İstanbul Sözleşmesi tüm devletlere geçiş serbestisi vermiştir. Bu geçiş serbestisi savaş zamanında bile devam etmektedir. Kanalın yapılmış olduğu ve ait olduğu devlete egemenlik hakkı bırakmamıştır. Panama Kanalı ABD ve Panama Cumhuriyeti arasında bir antlaşma imzalanması ile hukuki statü kazanmıştır. Önceki dönemde, ABD için daha fazla hak sağlanan geçiş ve denetim rejimi uygulanmıştır. 1999 yılında ise ABD kanal üzerindeki imtiyazlarını Panama Cumhuriyetine devretmiştir. Her ne kadar ABD, Panama Kanalı üzerindeki haklarını Panama Cumhuriyetine devretmiş olsa da, kanal yine de uluslararası seyrüsefer için su yolu kabul edilmiştir. Savaş veya barış zamanı olması fark etmeksizin, barışçıl amaçlarla geçiş yapan tüm gemilerin Panama Kanalından geçişlerine izin verilmektedir.

⁴⁷ Anıl Çamyamaç, "Korint Kanalından Geçiş", *KTO Karatay Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 2, No 2, s. 41-56.

⁴⁸ "Regulatinos" madde 1, <http://aedik.gr/regulations/?lang=en> (Erişim Tarihi 10 Nisan 2020).

⁴⁹ Çamyamaç, a.g.e., s. 51.

⁵⁰ "General Information", <http://aedik.gr/general-information/?lang=en> (Erişim Tarihi 10 Nisan 2020).

⁵¹ Çamyamaç, a.g.e., s. 53, dipnot 50.

Kiel Kanalı ise başlarda ulusal bir su yolu olarak kabul edilmesine rağmen, I. Dünya Savaşından sonra imzalanan Versay Barış Antlaşması, Almanya ile barış içerisinde olan tüm devletlerin ticaret ve savaş gemilerine kanaldan daimi olarak geçiş serbestliği tanımış ve uluslararası hukuk rejimine tabi olmuştur. Nitekim Wimbledon Davası kararında da bu durum onaylanmıştır. Hitler döneminde Versay Antlaşmasının ilgili hükümlerinin tanınmadığı belirtilmesine rağmen, II. Dünya Savaşından sonra tekrar Versay antlaşmasının düzenine geri dönüldüğünü belirten yazarlar vardır.

Korint Kanalı diğer açıklaması yapılan üç kanaldan farklı olarak tek yönde geçiş yapılan, uluslararası antlaşmaya konu olmadığı, uluslararası seyrüseferde bile kullanılmış olmasına rağmen, böyle kanalların uluslararası hukuk düzenine tabi olacağına dair uluslararası örf-adet hukuku kuralı olmadığı için ulusal nitelikte bir kanaldır.

Dünya üzerindeki önemli kanallardan Süveyş, Panama, Kiel, Korint Kanallarının hukuki statüleri hakkında bilgi sahibi olduktan sonra Kanal İstanbul'un önemi ve Kanal İstanbul'a uygulanabilecek hukuki statülerden bahsetmek yerinde olacaktır. Ancak Kanal İstanbul'un bu kanallardan en büyük farkı, paralelinde uluslararası hukuktan hakları olan İstanbul Boğazı'nın olmasıdır.

V. KANAL İSTANBUL- MUHTEMEL HUKUKİ STATÜLERİNİN AVANTAJ ve DEZAVANTAJLARI

Süveyş Kanalı üzerinden 2019 yılında 18,880 gemi, Panama Kanalından 13,785 gemi, İstanbul Boğazından 41,112 gemi geçmiştir. Kiel Kanalından yıllık ortalama 30,000 gemi, Korint Kanalından ise 11,00 gemi geçişi olmaktadır.⁵² Gemi geçiş sayısına bakıldığında İstanbul Boğazı'ndan geçen gemilerin sayısı oldukça fazladır ve dünya ticaretini önemli derecede etkilemektedir. İstanbul Boğazından geçen gemi geçiş sayısı dikkate alındığında, İstanbul Boğazına paralel yeni inşa edilmesi planlanan Kanal İstanbul'un da dünya ticareti açısından önemli kanallar arasında yer alacağı düşünülmektedir. Kanal İstanbul projesine bakıldığında kanalın, 45 km uzunluğunda, Küçükçekmece Gölü-Sazlıca Barajı-Terkos Gölünün doğusunu takip edecek güzergahta, 20,75 metre derinliğinde ve en dar yerinin 275 metre inşa edilmesinin

⁵² Süveyş Kanalı Gemi Geçiş İstatistikleri için, bkz.

<https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/Pages/NavigationStatistics.aspx> (Erişim tarihi 13 Nisan 2020); Panama Kanalı Gemi Geçiş İstatistikleri için, bkz. <https://www.pancanal.com/eng/op/transit-stats/2019/Table-01.pdf> (Erişim tarihi 13 Nisan 2020); Türk Boğazları Gemi Geçiş İstatistikleri için, bkz. https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/gemi_gecis.aspx. (Erişim tarihi 18 Nisan 2020); Kiel Kanalı Gemi Geçiş Sayısı için, bkz. <https://www.kiel-canal.de/regulations/> (Erişim Tarihi 15 Nisan 2020); Korint Kanalı Gemi Geçiş Sayısı için, bkz. <https://www.worldatlas.com/articles/isthmus-of-corinth-geography-of-greece.html> (Erişim Tarihi 15 Nisan 2020).

planlanmakta olduğu görülecektir.⁵³ Yine kanaldan geçiş yapacak gemilerin özelliklerinin de belirlendiği gözükmektedir. Geçiş yapması planlanan gemilerin en büyüğünün 275-300 metre uzunlukta, 49 metre genişlikte, su seviyesi olarak 58 metre yükseklikte ve su çekimi olarak da 17 metre olması düşünülmektedir.

Yapılması planlanan Kanal İstanbul'un hukuki statüsü belli değildir. Dünya ticaretini etkileyen diğer büyük kanallar gibi Kanal İstanbul da bulunduğu jeolojik ve jeopolitik yapı itibari ile dünya ticaretini etkileyecektir. Bu nedenle, dünya ticareti açısından daha kabul edilebilir, etkili bir kanal olması için kanal inşa edilmeden statüsünün kazandırılması ve kazandırılan bu statünün uluslararası platformlarda da kabul edilebilir olması gerekmektedir. Statü kazandırılırken Türkiye'nin egemenlik haklarından taviz vermemesi de esas olmalıdır. Çünkü Kanal İstanbul'dan gerçekleşecek geçişler kanal ile birlikte İstanbul ve Çanakkale Boğazını da etkileyecektir. Yine kanal inşa edilince güneyde Marmara Denizine ve kuzey taraftan Karadeniz'e kıyısı olan iki yarımada ve bir ada meydana gelecektir. Türkiye kendi ülke topraklarında inşa edeceği kanal üzerinde egemenlik hakkına sahiptir ve Kanal ulusal bir statüye sahip olabilir. Yine Kanal'a Montrö Boğazlar Sözleşmesine bağlı bir şekilde de statü kazandırabilir. Son olarak, inşa edilmesi planlanan kanala yeni bir uluslararası antlaşma ile uluslararası statü de kazandırabilir.

Kanal İstanbul'un bulunduğu coğrafi yapıya bakıldığında kanalın dünyada emsali olmayan olağanüstü, kendine özgü özelliklere sahip olacağı söylenebilecektir. Çünkü Türk Boğazlarından biri olan doğal su yolu İstanbul Boğazı ile, yapay su yolu Kanal İstanbul aynı güzergahta birbirine paralel olacak, ayrıca bunlar da doğal su yolu olan Çanakkale Boğazı ile bağlantılı olacaktır. Diğer bir gerçek ise, her ne kadar bağımsız bir su yolu gibi gözükse de Kanal İstanbul'un, Çanakkale Boğazı ile Ege Denizi üzerinde Akdeniz'e geçişi sağlayabilmesi, Çanakkale Boğazından yapılacak geçişleri de etkileyebilmesi nedeni ile bağımsız bir su yolu olmamasıdır. Boğazlar uluslararası hukuktan kaynaklanan geçiş haklarına sahip doğal su yollarıdır. Kanallara geçiş statüsü kazandıran dünya devletleri tarafından ortak olarak kabul edilmiş uluslararası hukuk kuralları yoktur. Yapay su yolu olan kanallar, eğer devletin kendi kara ülkesinde inşa edilirse ulusal kanal olarak kabul edilebilir, ya da uluslararası antlaşma imzalanarak uluslararası statü sahibi olabilir. Yine bir kanalı birkaç devlet birlikte inşa edip, kanala ikili antlaşmalarla da uluslararası statü kazandırabilir. Aynı güzergahta birbirine paralel hem uluslararası hukuktan gelen haklarıyla doğal su yolunun, hem de uluslararası hukukta kesin kurallara tabi olmayan yapay su yolunun birlikte olması, ayrıca bunların diğer bir doğal su yoluna bağlı olması

⁵³ TC. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü, "Kanal İstanbul Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu (Kanal İstanbul ÇED Raporu)", Aralık 2019.

durumunda, uluslararası hukuka uygunluk için kuralların belirlenmesinde çok dikkatli olmak gerekecektir.

Bu nedenle de Kanal İstanbul için uygulanabilecek muhtemel statülerin üzerinde kanal inşa edilmeden önce tartışılması ve kanal inşa edilmeden Türkiye açısından en uygun hukuki zemin oluşturularak kanalın inşa edilmesi gerekmektedir. Kanal inşa edilmeden önce Türkiye açısından Kanal İstanbul için uygulanabilecek statülerin senaryoları üzerinde durmak, muhtemel statülerin avantaj ve dezavantajlarından bahsetmek yerinde olacaktır.

A. Ulusal Statü Kazandırılan Kanal İstanbul Modeli

Uluslararası hukukta kanallarının statülerinin tüm dünya devletlerince ortak belirlendiği hükümleri içeren bir sözleşme yoktur.⁵⁴ Kanal İstanbul Türkiye'nin kara ülkesinin içerisinde yani egemenlik alanına dahil olan topraklarda inşa edilecektir, bu nedenle de kanalın inşa edilmesi için hukuki bir engel yoktur. Türkiye kendi sınırları dahilinde kanal inşa etme yetkisine sahiptir. Ancak, Türkiye, her ne kadar kanalı inşa etme hakkına sahip olsa da, geçiş yapmak isteyen gemilerin geçiş serbestisi nedeni ile Boğazdan geçişini engelleyemeyecek, kanala yönlendirmeye zorlayamayacaktır. Kanala ulusal statü kazandırıldığı düşünüldüğünde, öncelikle söylenmesi gereken bu geçişin sadece Türkiye'nin ulusal gemileri ya da diğer ülkelerin sadece ticari gemileri için geçerli olacağı ve yapılacak bu geçişlerinde sadece ihtiyari geçişler olabileceğidir. Kanala geçiş için zorlama yapılamayacaktır.

Karadeniz'den Marmara'ya oradan da Ege'ye bağlanacak geçişlerde kanal kullanılmış olsa bile, Marmara Denizi de Türk Boğazlarının sahip olduğu geçiş rejimine tabi olduğu için ilk önce Marmara Deniz'inde, daha sonra da Çanakkale Boğazında Montrö Boğazlar Sözleşmesi kuralları ile karşı karşıya kalacaktır. Kanaldan geçiş yapılmak istendiğinde ücret talep edilebilir, ancak tam paralelinde ücretsiz geçiş hakkı olan İstanbul Boğazı olması nedeniyle, Kanal İstanbul'dan yapılacak geçişin de buna alternatif olabilmesi için istenecek ücretin çok düşük miktarlı olması gerekir. Akla gelen ihtimal, gelecekte Çanakkale Boğazı'na paralel yeni bir kanal inşa edildiğinde iki kanalın Türk Boğazlarından bağımsız statü kazanıp, sadece ulusal statüye sahip olup olamayacağıdır. Ancak bu durumda bile Türk Boğazları kavramı Marmara Denizini de kapsadığı için, iki kanaldan yapılan geçişlerinde belli noktada Marmara Denizi ile çakışacağı ve yine Montrö Boğazlar Sözleşmesine tabi olacağı gerçeğidir. Bu nedenle de bağımsız bir kanal

⁵⁴ Richard.R. Baxter, Jan F. Triska, *The Law of International Waterways with Particular Regard to Interoceanic Canals*, Cambridge, Massachusetts, Harvard University Press, 1964. Baxter ve Triska kitapta uluslararası kanallara ait genel kurallar olmadığı için, uluslararası kanallara uygulanabilecek taslak bir sözleşme metni önerisinde bulunmuştur.

olmadığı için, yapılacak yatırımların değeri de dikkate alındığında, kanala ulusal statü kazandırılması avantajlı olmayacaktır.

B. Montrö Boğazlar Sözleşmesine Tabi Olarak Geçiş Rejimi Düzenlendiği Kanal İstanbul Modeli

Türk Boğazlarının hukuki statüsünün dahil olduğu Montrö Boğazlar Sözleşmesine bağlı olarak da Kanal İstanbul için hukuki statü kazandırılması mümkündür. Montrö Boğazlar Sözleşmesine bağlı olarak Türk Boğazlarının sahip olduğu haklara kanalda dahil edilmiş olacaktır. Türk Boğazlarındaki geçişlerin askıya alınmasının zorunlu olduğu durumlar haricinde Montrö Boğazlar Sözleşmesine bağlılık gereği Kanal'a geçiş için bir zorlama yapılamayacaktır. Ücret konusunda ise, geçiş hizmetleri dışında kanaldan yapılacak geçişlerden ücret alınmayacaktır. Montrö Boğazlar Sözleşmesi rejimine tabi olması düşünülen Kanal İstanbul modelinde trafiğin rahatlanması sağlanabilecek, ekonomik açıdan ise Türkiye'ye getirisi olmayacaktır. Ayrıca Montrö Boğazlar Sözleşmesi her ne kadar yapıldığı gün koşullarında Türkiye'ye güçlü bir şekilde egemenlik hakkı sağlamış olsa da, 2. maddesinde yer alan ticaret gemilerinin geçişi için "bayrağı ve yükü ne olursa olsun" ifadesi, Türk Boğazlarından silah ya da mühimmatla, ya da savaş uçakları ile yüklü geminin geçişine engel olmamaktadır. Bu tür yüklenmiş gemilerin Türk Kanunlarında yer alan sağlık denetimi hariç, hiçbir formaliteye tabi olmadan geçişi, Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki egemenlik hakkının tamamen sınırsız olmadığını göstermektedir. Bu durum her ne kadar Türkiye açısından savaş tehdidi durumu gibi kabul edilmiş olsa dahi, sözleşme de savaş tehdidi durumlarının açıkça yazılmamış olmasından ötürü, uluslararası alanda bu tür yük taşıyan gemilerin geçişlerinin Türkiye tarafından savaş tehdidi olarak ileri sürülmesinin kabul edilip edilmeyeceği de belli değildir.

C. Yeni Uluslararası Sözleşme ile Kanal İstanbul'a Uluslararası Statü Kazandırma Modeli

İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Kanal İstanbul'u aynı anda kapsayan uluslararası antlaşma ile Kanal İstanbul'a uluslararası statü verilmesi mümkündür.⁵⁵ Ancak yeni uluslararası antlaşma ile statü kazandırırken dikkat edilmesi gereken ilk unsur, antlaşmanın yapılma zamanıdır. Süveyş Kanalı, Panama Kanalı inşa edildikten sonra statü kazanmış kanallardır. Kiel Kanalı'nda öncelikle iç su yolu olarak inşa edilse de, daha sonra Versay Antlaşması ile uluslararası statü kazanmıştır. Hitler döneminde Versay Barış Antlaşmasının ilgili maddeleri kabul edilmemiş, Hitler döneminden sonra Versay Antlaşmasına geri dönülüp dönülmediği hakkında da hala kesinlik olmamasına rağmen, çoğu yazar tarafından Versay Barış

⁵⁵ Daha detaylı bilgi için bkz. Hatice Kübra Ecemiş Yılmaz, *The Legal Status of the Canal Istanbul in International Law*, London, Wildy, Simmonds & Hill Publishing, 2018.

Antlaşması Hükümlerinin devam ettiği kabul edilmektedir. Korint Kanalı uluslararası statü kazanmamıştır, ancak yapılması inşa edilmesi aşamasında pek çok problem yaşamış, hala da belli aralıklarla ekonomik sıkıntı yaşamaya devam etmektedir.

Kanal İstanbul'un bu kanallardan en büyük farkı bulunduğu özel konumudur. Kanal İstanbul'un İstanbul Boğazı'na paralel bulunduğu özel konumu bağlı olarak, etkin, verimli bir şekilde kullanılmasını sağlamak, kanuna karşı hile yapılarak inşa edildi iddialarının önüne geçmek amacı ile uluslararası statüye sahip olması gerekir. Ancak kanal inşa edildikten sonra kanala uluslararası statü kazandırılmaya çalışıldığında dünya üzerindeki diğer önemli kanalların geçmişlerinde yaşanan problemlerle tekrardan karşılaşacağı kuvvetle muhtemeldir. Bu nedenle Kanal İstanbul'un inşa edilmeden önce sağlam bir hukuki alt yapıya kavuşturulması gerekmektedir. Yeni uluslararası antlaşma ile Kanal İstanbul'a uluslararası hukuki statü kazandırılırken Türkiye'nin Montrö Boğazlar Sözleşmesinden elde ettiği egemenlik haklarından taviz verilmemesi, hatta bu egemenlik haklarının daha da artırılması gerekir. Kanal inşa edilmeden önce uluslararası statü kazandırmak için devletlerle diplomatik ilişki içerisinde bulunmak Türkiye'nin avantajına olacaktır ve daha yatırımına başlamadığı için masada daha kuvvetli olacaktır. Eğer antlaşmaya taraf olacak devletlerin Türkiye'nin isteklerini kabul etmediğini görürse, kanalı inşa etmekten vazgeçmesi gibi bir hakkını da kendine saklı tutmuş olacaktır. Ancak kanalın inşasından sonra kanalı uluslararası antlaşma ile hukuki zemine kavuşturmak, yüksek meblağda yatırım yapmış olacağı için Türkiye'nin elini bağlayacaktır. Yüksek miktarda yatırım yaptığı ve karşılığını almak istediği bir proje olacağı içinde diğer devletlerin tüm tekliflerini kabul etmek zorunda kalacaktır.

Kanalın inşa edilmesinden önce ise, Kanalı inşa edip etmeme özgürlüğü, yatırım yapıp yapmama, inşa ettiğinde ulusal statü uluslararası statü kazandırma özgürlüğü Türkiye'nin elindedir. Montrö Boğazlar Sözleşmesine taraf olmayan ABD, Çin gibi devletler antlaşmaya dahil olmak isteyecek, Karadeniz'e kıyıdaş ve Montrö Boğazlar Sözleşmesine taraf devletler ise geçişlerden daha fazla yararlanmak isteyeceklerdir. Burada kanalın inşasından önce Türkiye'nin güçlü duruşu ve denge politikası ile egemenlik haklarından taviz vermeden uluslararası antlaşma ile Kanal'a güçlü şekilde uluslararası statü kazandırma hakkına sahip olacaktır. Kanal inşa edilmeden, yeni uluslararası antlaşma metni üzerinde Türkiye'nin egemenlik yetkileri, kanala yönlendirme, kanaldan geçerken ödenecek vergi, harçlar konusunda anlaşılacağı anlaşılırsa, şu an için Türkiye'nin elinde Montrö Boğazlar sözleşmesi vardır ve kanalın inşa edilip edilmemesi, ya da inşa edilse bile ulusal statü ya da Montrö Boğazlar Sözleşmesine bağlanarak statü kazandırılması Türkiye'nin takdirinde olacaktır. Kanalın inşa edilmesinden sonra hukuki statüsü kazandırılmaya çalışıldığında Türkiye'nin bu avantajları elinde olmayacaktır.

Türkiye Kanal İstanbul'a Boğazlarla birlikte yeni uluslararası antlaşma ile statü kazandırdığında yüksek tonajlı veya tehlikeli madde taşıyan gemilerin de Boğaz'ı tehlikeye atmaması için kanala yönlendirilmesi mümkün olacaktır.⁵⁶ Yine kazalar ya da olağanüstü hava şartlarında kanala yönlendirme de antlaşmada yer alabilecektir. Kılavuzluk hizmetinin Kanalın darlığı ve İstanbul Boğazı'nın coğrafi yapısı nedeniyle zorunlu ve ücretli olması yine yeni uluslararası antlaşmaya eklenebilecektir. Savaş veya savaş tehdidi hallerinde Kanal ve Boğazlardan geçişin Türkiye'nin takdirine bağlı olması da yine antlaşmaya eklenebilecektir. Burada Türkiye'nin savaş tehdidi sayabileceği halleri genişletebilmek önemlidir. Türk Boğazları ve Kanaldan geçerken ister silah ya da savaş uçağı taşıyan ticaret gemisi, isterse omzunda füze ile poz veren askerlerin olduğu savaş gemisi olsun, Türkiye'ye gözdağı vermeye çalışan tüm devletlerin bu davranışlarının savaş tehdidi sayılabileceği antlaşmaya eklenmelidir. Yine Türkiye'nin jeopolitik konumu gereği çevresindeki devletlerde, çevresini kapsayan denizlerdeki sıcak gelişmelerde kendisini savaş tehdidinde sayıp Boğazlardan ve Kanaldan geçişin Türkiye'nin takdirinde olması gerekmektedir. Böylece Kanala statü kazandırılırken, egemenlik haklarından da taviz verilmemiş, bilakis egemenlik hakları arttırılmış olacaktır.

Gelişen teknoloji kullanılarak Kanal ve Boğazda kılavuzluk işlemleri, sıcak takip, çevre kirlenmesi takibi ya da bilimsel ve teknik amaçlar için dronların kullanılması mümkün olabilecektir.⁵⁷ Dronların kullanılmasında faydalanan devletten ücret talep edilebilecektir. Ayrıca ekolojik denge korunması için kanalın temizlenmesi vergisi, çevre temizlik vergisinin alınabilmesinin yanında, dünya üzerinde diğer kanallardan alınan vergiler örnek alınıp, onlara benzer kanalın bakımı, onarımı için gerekli diğer vergi ve harçlarda talep edilebilecektir.⁵⁸ Alınacak ücretler için dönüştürülebilir para birimlerinden dolar, euro ya da Çin yuanının kullanılabilmesi ile Türkiye'nin Boğazlardan geçişler için uyguladığı altın frank nedeniyle kaybettiği kazançların arttırılması sağlanacaktır.

VI. SONUÇ

Kanal İstanbul'a uluslararası antlaşmalarla statü kazandırılan Süveyş, Panama, Kiel Kanalları gibi uluslararası hukuki statü kazandırılabilceği gibi, uluslararası antlaşma yapılmayan ulusal kanal statüsündeki Korint Kanalı gibi de statü verilebilmesi mümkündür. Süveyş Kanalı'nın hukuki statüsü tüm devletlere savaş zamanında dahi geçiş serbestisi sağlayan, kanalın üzerinde bulunduğu devlete yeterince egemenlik hakkı tanımayan 1888 İstanbul Sözleşmesi hükümlerine

⁵⁶ Ibid., s. 260- 261. Gemi geçişlerine sınırlandırma getirilmesine ilişkin daha fazla bilgi için bkz. William L. Schachte, "International Straits and Navigational Freedoms", *Ocean Development and International Law*, Cilt XIV, 1993, s. 175-195. Nadaisan Logaraj, "Navigational Safety, Oil Pollution and Passage in Straits of Malacca", *Malaya Law Review*, Cilt XX, No 2, 1978, s. 287-314.

⁵⁷ Ecemiş Yılmaz, a.g.e., s. 274.

⁵⁸ Ibid., s. 263.

dayanmaktadır. Kanalin millileştirilmesi 1956 yılına kadar uzun bir süreçten geçmiştir. Panama Kanalı ise iki devletin yani ABD ve Panama Cumhuriyetinin aralarındaki antlaşma ile hukuki statüye sahip olmuştur. Başlangıçta kanalın üzerindeki geçiş ve denetim rejimi daha çok ABD lehine kurulmuştur. Ancak 1999 yılında ABD sahip olduğu imtiyazları Panama Cumhuriyetine devretmiştir. Panama Kanalı uluslararası seyrüsefer için kullanılan bir su yolu olup, savaş zamanında da barış zamanında da barışçıl amaçlarla tüm gemilerin kanaldan geçişine izin verilmektedir. Kiel Kanalı öncelikle ulusal bir su yolu olarak inşa edilmiş olup, Versay Barış Antlaşmasından sonra uluslararası hukuk rejimine tabi olmuştur. Almanya ile barış içerisinde olan devletlerin ticaret ve savaş gemileri Kiel Kanalından daimî geçiş serbestliğine sahiptir. Kiel Kanalı ile ilgili olarak Hitler rejimi ile kanalın tekrar ulusal statüye geçtiğini savunanlar olduğu gibi, II. Dünya Savaşından sonra kanalın tekrar Versay hükümlerine tabi olduğunu savunanlar da vardır. Korint Kanalı ulusal nitelikte, tek yönde geçiş yapılan bir kanaldır. Korint kanalında uluslararası seyrüsefer yapılmış olsa da, bu tür kanalların uluslararası hukuk düzenine tabi olacağına dair örf-adet hukuku kuralı olmadığı için ulusal nitelikte kanal olma özelliğini devam ettirmektedir. Kanalin inşası aşamasında pek çok finansal problemlerle karşılaşmış, belli aralıklarla bu finansal problemler devam etmiştir. Bunlar da kanalın etkin, verimli kullanılmasını olumsuz etkilemektedir.

Dünya üzerindeki dört büyük kanal ile karşılaştırmalı olarak incelendiğinde, inşa edilmesi planlanan Kanal İstanbul, bulunduğu coğrafya itibari ile gerek doğal su yolu olan İstanbul Boğazı'na paralel olması, gerekse yapılacak geçişlerin Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'ni de etkilemesi nedenleri ile bağımsız olmayan ancak, dünya üzerinde kendine özgü ve tek olacak bir kanaldır. Bu nedenle de Kanal İstanbul'a inşa edilmesinden önce, Türkiye'nin tarihinden ve Montrö Boğazlar Sözleşmesinden gelen egemenlik haklarını kaybetmeyecek hatta arttıracak şekilde hukuki statü kazandırılması gerekmektedir. Kanal İstanbul'un etkin kullanımı için, Kanal inşa edilmeden önce kanalı, İstanbul- Çanakkale Boğazlarını ve Marmara Denizi'ni birlikte kapsayan yeni uluslararası antlaşma ile uluslararası statü kazandırmak daha avantajlı olacaktır. Kanal İstanbul'a inşa edilmeden önce hukuki statü kazandırmak için diplomatik görüşmeler yapıp, yeni uluslararası antlaşmanın Türkiye'nin menfaatine olmasının sağlanması gerekmektedir. Eğer diplomatik görüşmelere kanal inşa edilmeden önce başlanırsa, görüşmeler sonucunda Türkiye'nin menfaatine olmayan sonuçların çıkacağı anlaşıldığında Kanala ulusal statü kazandırma, Montrö Boğazlar Sözleşmesine bağlı olarak statü kazandırma ya da kanalı inşa etmeyi erteleme tercihleri Türkiye'nin takdirinde olacaktır. Ancak Kanal'ın inşasından sonra kanala statü kazandırmaya çalışmak, Türkiye yatırım yaptığı için elini bağlayacak ve dünyadaki diğer kanalların hukuki statü kazandırma sürecinde yaşadığı problemlerin Türkiye tarafından da yaşanmasına sebep olacaktır.



Kaynakça

- Baxter, Richard, Triska, Jan F., *The Law of International Waterways with Particular Regard to Interoceanic Canals*, Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, 1964.
- Bediz, Danyal, "Süveyş Kanalının Önemi", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Dergisi*, Cilt 9, 1951, s. 329- 352.
- Bohmer, Alexander, "One Hundred Years: The Kiel Canal in International Law", *German Yearbook of International Law*, No 38, 1995, s. 325-346.
- Borchard, Edwin, "The St. Lawrence Waterway and Power Project." *American Journal of International Law*, Cilt, XLIII, No 3, 1949, s. 411-434.
- "Building Greece's Corinth Canal", <https://www.stuff.co.nz/sport/boating/76027401/building-greeces-corinth-canal> (Erişim Tarihi 10 Nisan 2020).
- Caminos, Hugo, *The legal regime of straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea*, The Netherlands, Martinus Nijhoff, 1987.
- Christos, Rozakis, *The Turkish Straits (International Straits of the World)* Edited by Gerard J. Mangone, The Netherlands, Sijthoff & Noordhoff, 1978.
- Clarke, Michael "Kiel Canal" <https://www.britannica.com/topic/Kiel-Canal> (Erişim Tarihi 20 Mart 2020).
- "Constantinople Convention, 1888" (1888 İstanbul Sözleşmesi), <https://loveman.sdsu.edu/docs/1888ConstantinopleConventionon.pdf> (Erişim Tarihi 11 Haziran 2020)
- "Corinth Canal", 13 Nisan 2017, <https://earthobservatory.nasa.gov/images/90261/corinth-canal> (Erişim Tarihi 16 Nisan 2020).
- Çamyamaç, Anıl, "Korint Kanalından Geçiş", *KTO Karatay Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 2, No 2, s. 41-56.
- Çelik, Edip F., *Milletlerarası Hukuk, C.I*, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1977.
- Doğru, Sami "Türk Boğazları'nin Hukukî Statüsü: Sevr ve Lozan'dan Montrö'ye Geçiş", *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, XV, 2, 2014, s.123-169.
- Ecemiş Yılmaz, Hatice Kübra, *The Legal Status of the Canal Istanbul in International Law*, London,

Wildy, Simmonds & Hill Publishing, 2018.

“General Information about Kiel-Canal transits - part I” <https://www.kiel-canal.de/wp-content/uploads/2018/02/General-Info-about-Kiel-Canal-transits.pdf> al (Erişim Tarihi 20 Mart 2020).

“German Traffic Regulations for Navigable Maritime Waterways”, 8 Şubat 2019, https://www.bsh.de/DE/PUBLIKATIONEN/_Anlagen/Downloads/Nautik_und_Schifffahrt/Seehandbuecher_ueberregional/SeeschStrO_engl.pdf?_blob=publicationFile&v=8 (Erişim tarihi 10 Nisan 2020).

“İki denizi bağlayan kanal: Korint Kanalı”, 21 Aralık 2013, <https://www.denizhaber.net/iki-denizi-baglayan-kanal-korint-kanali-haber-52839.htm> (Erişim Tarihi 10 Nisan 2020).

Johnson, D. H. N., “Some Legal Problems of International Waterways, with Particular Reference to the Straits of Tiran and the Suez Canal”, *Modern Law Review*, Cilt 31, No 2, 1968, s. 153-164.

Kennedy, David “International Law and the Nineteenth Century: History of an Illusion”, *QLR* 17, No 1, 1997, s. 99-138.

Khadduri, Majid “Closure of the Suez to Israeli Shipping”, *Law and Contemporary Problems*, Cilt 33, No 1, 1968, s. 147-157.

“Kiel Kanalı Gemi Geçiş Sayısı”, <https://www.kiel-canal.de/regulations/> (Erişim Tarihi 15 Nisan 2020).

Korint Kanalı Gemi Geçiş Sayısı, <https://www.worldatlas.com/articles/isthmus-of-corinth-geography-of-greece.html> (Erişim Tarihi 15 Nisan 2020).

Kutluk, Deniz, *Hazar Kafkas Petrolleri, Türk Boğazları, Çevresel Tehdit*, İstanbul, Tüдав Yayınları, No 16, 2003.

Lapidoth, Ruth, “The Reopened Suez Canal in International Law”, *Syracuse Journal of International Law and Commerce*, Cilt 4, No 1, Summer 1976, s. 1-50.

“Legal History of the Panama Canal”, *1 St. Louis Law Review* 246, 1916, http://openscholarship.wustl.edu/law_lawreview/vol1/iss3/6 (Erişim Tarihi 20 Ocak 2020).

Llacer, Francisco J. Montero, Panama Canal Management, *Marine Policy*, Cilt 29, 2005, s. 25-37.

Logaraj, Nadaisan “Navigational Safety, Oil Pollution and Passage in Straits of Malacca”, *Malaya Law Review*, XX, 2, 1978, s. 287-314.

Marston, Geoffrey “Armed Intervention in the 1956 Suez Canal Crisis: The Legal Advice Tendered to the British Government”, *International and Comparative Law Quarterly*, Cilt 37, No 4, 1988, s. 773-817.

Matthews, Robert O., “International Organization”, *University of Wisconsin Press*, Cilt 21, No 1, 1967, s. 79-101.

- Meray, Seha, L., *Devletler Hukukuna Giriş I.Cilt*, Ankara, Gözden Geçirilmiş 2. Baskı, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 1960.
- Munch, Ingo von , I.: *The Wimbledon, Encyclopedia of Public International Law: Decisions of International Courts and Tribunals, and International Arbitrations*, No 2, 1981.
- Obieta, Joseph A. ve Baxter, Richard, *The International Status of the Suez Canal*, The Netherlands, Springer, 1960.
- Olwan, Mohamed Y., "İnternational Canals", *International Law; Achievement and Progress*,1991, s. 999-1015.
- Özersay, Kudret, *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi*, Ankara, Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları, 1999.
- Panama Kanalı Gemi Geçiş İstatistikleri, <https://www.pancanal.com/eng/op/transit-stats/2019/Table-01.pdf> (Erişim tarihi 25 Ocak 2020).
- Pazarcı Hüseyin, *Uluslararası Hukuk Dersleri II. Kitap*, Ankara, Turhan Kitapevi, 6. Baskı, 1999.
- Platzöder, Renate ve Verlaan, Philomene, *The Baltic Sea: new developments in national policies and international cooperation*, Martinus Nijhoff Publishers, 1996.
- "Regulation on Navigation in Panama Canal Waters" Panama Kanalı Sularında Seyir Hakkında Yönetmelik, <https://pancanal.com/eng/legal/reglamentos/navigation-compilation.pdf> (Erişim Tarihi: 8 Mayıs 2020)
- Schachte, William L., "Interantional Straits and Navigational Freedoms." *Ocean Development and International Law XIV*, 2, 1993, s. 175-195.
- SS 'Wimbledon', United Kingdom and ors v Germany, Judgment, (1923) PCIJ Series A, no.1.
- Süveyş Kanalı Gemi Geçiş İstatistikleri
<https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/Pages/NavigationStatistics.aspx> (Erişim tarihi 25 Ocak 2020).
- Süveyş Kanalı Tarihi
<https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/CanalHistory.aspx> (Erişim tarihi 25 Ocak 2020).
- TC. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü, "Kanal İstanbul Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu (Kanal İstanbul ÇED Raporu)", Aralık 2019.
- "The History of the Canal", <http://aedik.gr/the-canal/the-history-of-the-canal/?lang=en> Building Greece's Corinth Canal <https://www.stuff.co.nz/sport/boating/76027401/building-greeces-corinth-canal> (Erişim Tarihi 10 Nisan 2020).
- "Treaty Concerning the Permanent Neutrality and Operation of the Panama Canal 1977",

<https://www.pancanal.com/eng/legal/neutralty-treaty.pdf> (Erişim Tarihi: 6 Nisan 2020)

Türk Boğazları Gemi Geçiş İstatistikleri

https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/gemi_gecis.aspx. (Erişim tarihi 18 Nisan 2020).

Van Dyke, Jon M., "Transit passage through international straits", *The Future of Ocean Regime-Building*. Brill Nijhoff, 2009, s. 175-232.

Weinberger, Shmuel, "The Wimbledon Paradox and the World Court: Confronting Inevitable Conflicts Between Conventional and Customary International Law", *10 Emory International Law Review*, Spring 1996, s. 397-440.