

Uluslararası Hukuk Çerçevesinde Kanal İstanbul'dan Olası Geçiş Rejimleri ve Montrö Boğazlar Sözleşmesi Açısından Taşıdığı Riskler

Selçuk KOCA*

Bu makale hakem incelemesinden geçmiştir ve TÜBİTAK–ULAKBİM Veri Tabanında indekslenmektedir.

* Arş. Gör. Dr., Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Bölümü, Devletler Hukuku Anabilim Dalı, koca.selcuk@gmail.com, **ORCID ID:** 0000-0001-8511-5146

Makale geliş tarihi: 30 Ağustos 2022 **Makale kabul tarihi:** 10 Mart 2023

Atıf önerisi: Koca, Selçuk. “Uluslararası Hukuk Çerçevesinde Kanal İstanbul'dan Olası Geçiş Rejimleri ve Montrö Boğazlar Sözleşmesi Açısından Taşıdığı Riskler.” *Ankara Barosu Dergisi* 81, no. 2 (Nisan 2023): 89-135.

DOI: 10.30915/abd.1168580

ULUSLARARASI HUKUK ÇERÇEVESİNDE KANAL İSTANBUL'DAN OLASI GEÇİŞ REJİMLERİ VE MONTRÖ BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ AÇISINDAN TAŞIDIĞI RİSKLER

ÖZ

Kanal İstanbul projesiyle, İstanbul boğazına paralel ve alternatif bir su yolu açılması planlanmaktadır. Gerçekleşmesi halinde açılacak kanaldan geçişlerin ücretli olması öngörülmektedir. Montrö Boğazlar Sözleşmesi kapsamında İstanbul Boğazından geçiş rejimi zararsız geçişe benzeyen *sui generis* bir rejimdir ve ücretsizdir. Kanalın açılması ve gemilerin kanalı kullanmaya zorlanması Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin varlığını tehlikeye atacak niteliktedir. Ayrıca sözleşmeye taraf devletler, kanal sebebiyle *rebus sic stantibus* ilkesi çerçevesinde sözleşmenin feshini veya tadilini talep edebilir. Özellikle Rusya-Ukrayna savaşındaki gelişmelerde de görüldüğü üzere, Türkiye'nin ve Karadeniz'in güvenliğini önceleyen Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin korunması uluslararası toplumun çıkarıdır. Makalede, Kanal İstanbul projesinin Montrö Boğazlar Sözleşmesi açısından taşıdığı riskler ve kanaldan geçiş rejiminin sözleşmeye uygun olması amacıyla nasıl düzenlenebileceği ele alınacaktır.

Anahtar kelimeler:

Türk Boğazları

Kanal İstanbul

Montrö Boğazlar Sözleşmesi

Karadeniz

zararsız geçiş

**POSSIBLE REGIMES OF PASSAGE FROM
CANAL ISTANBUL AND ITS RISKS FOR
MONTREUX STRAITS CONVENTION
UNDER INTERNATIONAL LAW**

ABSTRACT

With the Canal Istanbul project, it is planned to open an alternative waterway parallel to the Bosphorus. If it happens, it is foreseen that the passages through the channel will be paid. Under the Montreux Convention, the regime of passage through the Bosphorus is a *sui generis* regime similar to innocent passage and is free of charge. The opening of the canal and forcing the ships to use the canal threatens the existence of the Montreux Convention. In addition, the contracting states may request the termination or amendment of the contract within the framework of the principle of *rebus sic stantibus* due to the channel. As can be seen especially in the developments in the Russia-Ukraine war, it is in the interest of the international community to protect the Montreux Convention, which prioritizes the security of Turkey and the Black Sea. In the article, the risks of the Canal Istanbul project in terms of the Montreux Convention and how the regime of passage through the canal can be arranged to comply with the Convention will be discussed.

Keywords:

Turkish Straits

Canal Istanbul

Montreux Convention

Black Sea

innocent passage

GİRİŞ

Dünya ticaretinin %80'i dünya taşımacılığının can damarı olarak kabul edilen su yolları üzerinden gerçekleşmektedir.^[1] Boğazlar ve kanallar da deniz taşımacılığında mesafeleri kısaltmaları bakımından önemlidir. Öğretide boğaz, kara parçaları arasında iki deniz alanını birbirine bağlayan doğal ve dar su yolu olarak ifade edilmektedir.^[2] Dünyada bu tanıma uygun olan ve ulaştırma açısından oldukça önem arz eden boğazlara örnek olarak Cebelitarık Boğazı, Çanakkale ve İstanbul Boğazları, Malakka Boğazı, Danimarka Boğazları, Aaland Boğazı, Hürmüz Boğazı, Macellan Boğazı ve Dover Boğazı gösterilebilir. Kanallar da boğazlarla benzer işleve ve coğrafi özelliklere sahip olmakla birlikte doğal değil yapay olmaları bakımından boğazlardan ayrılmaktadır.^[3] Atlantik Okyanusu ile Pasifik Okyanusu'nu birleştiren Panama Kanalı, Akdeniz ile Kızıldeniz'i birleştiren Süveyş Kanalı uluslararası ticaret ve ulaşım açısından son derece önemli kanallardır.

Çalışmamızın konusunu oluşturan *Kanal İstanbul* projesi kapsamında, İstanbul'da İstanbul boğazına paralel ve alternatif bir su yolu açılması planlanmaktadır. Projenin birçok bilim dalının yanı sıra uluslararası hukuk açısından da değerlendirilmesi gerekmektedir. Gerçekleşmesi halinde kanal, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin varlığını tehlikeye atabilecek niteliktedir. Bu doğrultuda kanaldan geçiş rejiminin Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile uyumlu olması oldukça önemlidir. Kanal İstanbul projesini uluslararası hukuk açısından değerlendirirken 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) hükümlerinin ve bu sözleşmede düzenlenen boğazlardan geçiş rejimlerinin incelenmesi, boğaz ve kanal kavramlarının örneklerle birlikte ele alınması, Türk Boğazları bölgesinde geçerli olan Montrö Boğazlar Sözleşmesi rejiminin ve Türkiye'nin İstanbul Boğazı'ndan geçişlere ilişkin

[1] Ayrıntılı bilgi için bkz. https://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/transport_e/transport_maritime_e.htm. Erişim 21 Ağustos 2022.

[2] Yüksel İnan, *Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi*, 2. Baskı, (Ankara: Turhan Kitabevi, 1995), 1. Hüseyin Pazarcı, *Uluslararası Hukuk*, (Ankara: Turhan Kitabevi, 2013), 271. Yusuf Aksar, *Teoride ve Uygulamada Uluslararası Hukuk II*, 2. Baskı, (Ankara: Seçkin Yayınevi, 2013), 43. Kudret Özersay, *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi*, (Ankara 1999), 25. Hakan Selim Canca, *Uluslararası Hukukta Türk Boğazları*, (Seçkin Yayınevi, Mayıs 2012), 25.

[3] Özersay, *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi*, 25.

yaptığı düzenlemelerin dikkate alınması zaruridir. Çalışmamızda bu hususlar üzerinde durulacak, kanalın hukuki statüsü ve Montrö Boğazlar Sözleşmesi açısından taşıdığı riskler ele alınacaktır.

I. BOĞAZLAR

Boğazlar, coğrafi özellikleri sebebiyle ya iki açık denizi birbiriyle ya da bir iç denizi açık denizle birleştirirler.^[4] Boğazlar, taşıdıkları bazı özelliklere göre ulusal boğaz veya uluslararası boğaz olarak ayrılırlar. Bu ayrım boğazlarda uygulanacak geçiş rejimi ve geçişi düzenleme yetkisine kimin haiz olduğu gibi hususlar açısından önem taşımaktadır.

Genelde tek bir devletin kıyıdaşı bulunduğu ya da kapalı bir denize bağlanan dar deniz yolları ulusal boğazları oluşturmaktadır.^[5] Ulusal boğazlar, kıyı devletinin egemenliği altındadır ve geçiş rejimini belirleme yetkisi de tek taraflı olarak kıyı devletindedir. Dağılmadan önce SSCB'nin tek kıyıdaşı olarak bulunduğu ve Azak denizini Karadeniz'e bağlayan Kerç Boğazı, İngiltere'nin Menai yahut Minch boğazları bu tür boğazlara örnek olarak gösterilebilir.

Uluslararası boğazlar farklı şekillerde karşımıza çıkmaktadır. 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi (KBBS), “bir açık denizle bir devletin karasularını bağlayan deniz yollarını, uluslararası deniz ulaşımı açısından gerekli oldukları takdirde uluslararası boğaz” olarak kabul etmiştir.^[6] 1982 BMDHS de benzer tanımı kabul etmiş, ilaveten boğazın bir devletin karasuları ile bir başka devletin münhasır ekonomik bölgesini birleştirmesi durumunda da uluslararası boğaz olarak kabul edileceğini belirtmiştir.^[7]

Bir boğazın uluslararası boğaz olarak nitelenebilmesi açısından Uluslararası Adalet Divanı'nın 09.04.1949 tarihli Korfu Boğazı Davası'nda verdiği karar yol gösterici olmaktadır. Divan kararında, bir boğazın uluslararası nitelikte kabul edilmesi için iki açık deniz parçasını birleştirmesi ve uluslararası seyrüseferde kullanılmasını yeterli görmüş, bu deniz yolunun kullanımının

[4] Canca, *Uluslararası Hukukta Türk Boğazları*, 25.

[5] Pazarcı, *Uluslararası Hukuk*, 271.

[6] 1958 KBBS m. 16/4.

[7] 1982 BMDHS m. 45/1.

zaruri veya ihtiyari olmasının önem taşımadığına hükmetmiştir.^[8] Ayrıca bir boğaz, coğrafi özellikleri bakımından ulusal boğaz gibi görünse dahi uluslararası anlaşmalara konu olmuşsa uluslararası boğaz olarak kabul edilir. Bu tanımlardan hareketle uluslararası boğazları, “kara parçaları arasında ya bir açık deniz ya da münhasır ekonomik bölge alanı ile bir başka açık deniz ya da münhasır ekonomik bölge alanını ya da devletlerin karasularını bağlayan ya da uluslararası antlaşmaya konu olan doğal deniz yolu” olarak tanımlamak mümkündür.^[9]

II. 1982 BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİ'NE GÖRE ULUSLARARASI BOĞAZLARDAN GEÇİŞ REJİMLERİ

1982 BMDHS, uluslararası boğazlardan geçiş rejimlerine ve geçişin düzenlenmesine ilişkin ayrıntılı hükümler içermektedir. Söz konusu düzenlemeler, denizlerde ulaşım özgürlüğü ile boğazlara kıyıdaş devletlerin güvenlik ve çevrenin korunmasına ilişkin kaygılarını yakından ilgilendirmesi bakımından oldukça önemlidir.^[10] 16 Kasım 1994 tarihinde yürürlüğe giren sözleşmeyi 168 ülke kabul etmiş^[11] olup Türkiye taraf değildir.

1982 BMDHS'nin kıyı devletlerine karasularını 12 deniz miline kadar çıkarma hakkı tanıması^[12] ve bu hakkın günümüzde uluslararası örf adet hukuku kuralı haline gelmesi nedeniyle birçok boğaz, kıyıdaş devletlerin karasuları içerisinde kalmıştır.^[13] Genişliği 24 deniz milinin üzerinde olan boğazlar açısından, uluslararası sulardaki seyrüsefer serbestisi geçerliliğini

[8] Ayrıntılı bilgi için bkz. Uluslararası Adalet Divanı, Korfu Boğazı Davası Kararı, 9 Nisan 1949.

[9] Pazarıcı, *Uluslararası Hukuk*, 273.

[10] John Norton Moore, “The Regime of Straits and the Third United Nations Conference on the Law of the Sea,” *American Society of International Law*, Vol. 74, No. 1, (Ocak 1980): 78-79.

[11] 1982 BMDHS'ne taraf olan devletler listesi için bkz. Erişim 23 Ağustos 2022, https://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm#The%20United%20Nations%20Convention%20on%20the%20Law%20of%20the%20Sea.

[12] BMDHS m. 3.

[13] Aksar, *Teoride ve Uygulamada*, 43.

koruduğu için bir sorun bulunmamaktadır.^[14] Ancak genişliği 24 deniz milinin altında olan boğazlar kıyı devletlerinin karasuları içerisinde kalmaktadır. Söz konusu boğazlardan geçiş rejimlerinin, deniz ulaşımı, taşımacılık, ekonomik değer ve askerî harekâta kullanım gibi stratejik önemleri sebebiyle net bir şekilde ortaya konulması devletlerarası yeni uyumsuzlukların ortaya çıkmasını önlemek için gereklidir.

Uluslararası boğazlardan geçiş serbestisi yapılageliş kuralı olarak kabul edilmiş, bu ilkeye 1958 Cenevre KBBS m. 16/4'te de yer verilmiştir. Söz konusu sözleşmede boğazlardan geçiş rejimi zararsız geçiş olarak ifade edilmektedir. 16 Kasım 1994'te yürürlüğe giren 1982 BMDHS ise 1958 KBBS'ne nazaran kıyıdaş devletlerin boğazdan geçişleri düzenleme yetkilerine daha fazla kısıtlama getirmektedir. Ancak BMDHS'nde, uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlardan geçiş rejiminin diğer yönlerden boğaz sularının hukuki rejimini etkilemeyeceği, kıyı devletlerinin ülkesel egemenlik veya yetkilerini kullanmaya devam edecekleri ifade edilmiştir.^[15] Kıyı devletleri, uluslararası boğazın geçiş rejimini uygularken ulaşım güvenliğini, deniz trafiğini düzenleyebilir ve trafik ayırım şemaları oluşturup geçiş yollarını belirleyebilir.^[16] Bu çerçevede kıyı devletleri güvenlik ve çevrenin korunması gibi sebeplerle iç hukukları çerçevesinde söz konusu yetkilerini kullanmaktadır.

BMDHS'nde uluslararası boğazlardan geçiş konusunda, beş farklı geçiş rejimi uygulamasına yer verildiği görülmektedir. Söz konusu geçiş rejimleri serbest geçiş, zararsız geçiş, transit geçiş, takımada sularından geçiş ve ilgili boğaza ilişkin özel sözleşmelerle düzenlenen geçiş rejimleri başlıkları altında toplanmaktadır. Takımada devletlerinin sahip olduğu takımada sularında bulunan boğazlarda takımada geçiş rejimi, genişliği karasuları genişliğinin iki katından fazla olan uluslararası boğazlarda yer alan münhasır ekonomik bölge veya açık deniz alanlarında serbest geçiş rejimi uygulanmaktadır. Ayrıca BMDHS m. 35/c'de belirtildiği üzere, ayrı bir uluslararası anlaşmanın konusunu oluşturan boğazlarda anlaşmada belirlenen özel hukuksal düzen uygulanır.

[14] Aksar, *Teoride ve Uygulamada*, 44.

[15] 1982 BMDHS m. 34.

[16] 1958 KBBS m. 17, 1982 BMDHS m. 21, 22, 41, 42, 53, 54.

Türk Boğazları ve Kanal İstanbul bağlamında, BMDHS'nde yer alan zararsız geçiş ve transit geçiş rejimleri ile Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde düzenlenen *sui generis* nitelikteki geçiş rejimi önem taşımaktadır.

A) ZARARSIZ GEÇİŞ

1982 BMDHS'nde, uluslararası ulaşırmada kullanılan boğazlarda esas geçiş rejiminin transit rejim olmasının kabulüyle beraber m. 45'te belirtilen bazı özelliklere sahip boğazlarda zararsız geçiş rejiminin uygulanacağı ifade edilmiştir. Düzenleme doğrultusunda bir devletin karasularını, açık denizin bir kısmına veya diğer bir devletin münhasır ekonomik bölgesine bağlayan boğazlarda, zararsız geçiş rejimi uygulanacaktır.^[17] Boğazlardan zararsız geçiş rejimi, farklılıklar olmakla beraber karasularında uygulanan zararsız geçişe benzer bir rejimdir. Uluslararası boğazlardan zararsız geçişle karasularından zararsız geçiş arasındaki en önemli fark ise kıyı devletinin boğazdan zararsız geçişi askıya alamayacak olmasıdır.^[18] Boğazlardan yapılacak geçişler kesintisiz ve çabuk olmalıdır.^[19]

Zararsız geçiş rejiminde, geçişlerin hangi hallerde zararlı olacağı 1982 BMDSH m. 19/2'de düzenlenmiştir. Kıyı devletinin, zararsız geçişe ilişkin düzenleme yapabileceği konular da m. 21'de düzenlenmiştir. Kıyı devleti genel olarak, seyrüsefer güvenliği, deniz trafiğini düzenleme, bu amaçlarla kullanılan teçhizat ve tesisleri koruma, denizaltı kablo ve petrol borularını koruma, canlı kaynakları koruma, balıkçılığa dair kuralları ihlal eden eylemleri önleme, çevrenin korunması ve kirlilikle mücadele, bilimsel araştırma ve ölçüm yapma, gümrük, maliye ve muhaceretle ilgili düzenlemelerine aykırı eylemlerin önlenmesi amaçlarıyla kanun ve kural koyma yetkisine sahiptir.

B) TRANSİT GEÇİŞ REJİMİ

Transit geçiş rejimi, 1958 KBBS'nde yer almamış ve ilk olarak 1982 BMDHS'nde düzenlenmiştir. 1982 sözleşmesinin uluslararası boğazlara ilişkin genel olarak kabul ettiği geçiş rejimi transit geçiştir. Transit geçiş rejimi, "açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık

[17] 1982 BMDHS m. 45/1-b.

[18] 1982 BMDHS m. 45/2.

[19] 1982 BMDHS m. 18/2.

denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bir bölümü arasında uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlarda” uygulanır.^[20] Transit geçiş hakkı, boğazın tamamının karasularına dahil olması halinde mümkündür. Yani boğaz içerisinde kalan suların bir kısmı kıyı devletinin karasularının dışında kalması durumunda boğazdan karasularına girmeden geçmek mümkün olacağından söz konusu boğazda transit geçiş rejimi uygulanmayacaktır.^[21]

Transit geçiş hakkı, gemiler ve uçakların tamamının herhangi bir engelleme olmadan bu haktan yararlanmasını kapsar. Aynı zamanda transit geçiş, tüm gemiler ve uçaklar için hızlı ve kesintisiz olmalıdır. Boğazlara kıyısı olan devletler, transit geçiş hakkını engelleyemez veya geçici bir süre de olsa durduramazlar.^[22] Transit geçiş sırasında yabancı gemilerin, boğaza kıyısı olan devletlerin izni olmaksızın bilimsel araştırma ve ölçüm yapması yasaktır.^[23]

Boğaz kıyıdaş devletlerin transit geçişe ilişkin düzenleme yapma yetkileri sözleşmenin 41. ve 42. maddelerinde düzenlenmiştir. Söz konusu maddelere göre kıyı devleti, boğazda seyrüsefer güvenliğini sağlamak amacıyla gidiş ve geliş yollarını tespit etme ile trafik ayırım şemalarına uyulmasını talep etme olanağına sahiptir. Ayrıca kıyı devleti, uluslararası kurallar çerçevesinde boğazda kirlilikle mücadele; balık avlama yasağı; gümrük, maliye, sağlık ve muhaceret hususlarındaki düzenlemeleri doğrultusunda mal ve kişilerin gemilerden çıkartılması veya gemiye alınması konularında düzenleme yapma yetkisine sahiptir.

BMDHS’ne göre, bir devletin anakarası ile aynı devlete ait bir ada arasında bulunan boğazlarda, eğer adanın açık deniz tarafında veya bir münhasır ekonomik bölgede eşit uygunlukta alternatif bir yol mevcutsa bu boğazda transit geçiş rejimi uygulanmaz.^[24] Bu tür boğaza örnek olarak İtalya ile Sicilya Adası arasında bulunan Messina Boğazı gösterilmektedir. Ayrıca açık deniz veya münhasır ekonomik bölge ile yabancı bir devletin karasuları arasında

[20] 1982 BMDHS m. 37.

[21] Hüner Tuncer, “Dünden Bugüne Boğazların Durumu ve Montrö Sözleşmesi,” içinde *Çılgin Proje Kanal İstanbul*, Kaynak Yayınları, İstanbul, 122.

[22] 1982 BMDHS m. 44.

[23] 1982 BMDHS m. 40.

[24] 1982 BMDHS m. 38/1.

bulunan boğazlarda da transit geçiş rejimi yerine ertelenemez zararsız geçiş rejimi uygulanır.^[25]

Transit geçiş rejiminde, zararsız geçiş rejiminin aksine kıyı devletlerinin gemilerin geçişlerinin önceden bildirilmesini isteme olanağı veya denizaltıların su yüzeyinden geçmesi ve bayraklarını göstermesi gibi kurallar yoktur. Gemilerin yanı sıra uçaklar da transit geçiş hakkında faydalanır^[26] ve geçişin zararsız olma şartı da aranmamaktadır.^[27] Zararsız geçişte, sözleşmede ifade edilen hallerde geçişin zararlı hale gelmesi durumunda kıyı devleti yaptırım uygulayabilecekken, transit geçişte gemilerin kurallara uymamaları halinde ne tür bir yaptırımın uygulanabileceği belirsizdir.^[28] Bu çerçevede transit ve zararsız geçiş rejimleri kıyaslandığında transit geçiş rejiminin gemiler ve uçaklar için çok daha fazla serbesti getirdiği ve kıyı devletinin yetkilerini kısıtladığı görülmektedir.

C) *SUI GENERIS* GEÇİŞ REJİMLERİ

1982 BMDHS m. 35/c'de ifade edildiği üzere, özel antlaşmaların konusu oluşturan uluslararası boğazlarda ilgili antlaşma hükümleri kapsamında *sui generis* ya da *ad hoc* geçiş hakkı veren özel geçiş rejimleri uygulanacaktır. Söz konusu boğazların hukuksal rejimleri ve geçiş kuralları, özel anlaşmalarla genel olarak serbestlik esasına bağlı olarak düzenlenmiştir.^[29] Özel geçiş rejimlerinin uygulandığı boğazlara Danimarka Boğazları, Macellan Boğazı, Aaland Boğazları, Cebelitarık Boğazı ve Türk Boğazları örnek gösterilebilir.

Kuzey Denizi ile Baltık Denizi'ni birleştiren Küçük Belt, Büyük Belt ve Sound Boğazları Danimarka Boğazları olarak isimlendirilmektedir. Bu boğazlarda uygulanacak olan geçiş rejimi 14 Mart 1857 Kopenhag Sözleşmesi

[25] 1982 BMDHS m. 45/2.

[26] Yücel Acer ve İbrahim Kaya, *Uluslararası Hukuk Temel Ders Kitabı*, (Ankara: USAK Yayınları, 2013), 160.

[27] Kayode Olatoke Esq., "The Legal Regime Of International Straits," *Benue State University Journal of Private and Public Law* 1, no. 2, (2013): 279.

[28] Canca, *Uluslararası Hukukta Türk Boğazları*, 50.

[29] İnan, *Türk Boğazlarının Siyasal*, 3.

ile belirlenmiştir.^[30] Sözleşme ile gemilerin geçiş serbestisi kabul edilmiş olup geçiş ücretsizdir ve Danimarka'nın savaşta olması halinde boğazları kapatma yetkisi bulunmaktadır.^[31] Sözleşmede savaş gemilerinin geçişine ilişkin özel bir düzenleme bulunmamakla beraber Danimarka, barış zamanında ve kendisinin savaş dışı olduğu durumlarda savaş gemilerinin geçişine itiraz etmemiştir.^[32]

Macellan Boğazı, Atlantik Okyanusu'nu Pasifik Okyanusu'na bağlayan önemli bir su yoludur. Boğazdan geçiş rejimi Şili ile Arjantin arasında 23 Temmuz 1881 tarihinde akdedilen sözleşme ile belirlenmiş olup sözleşmede bütün gemilerin serbestçe geçeceği, boğazların sürekli olarak tarafsız olacağı ve sahillerin tahkiminin yasak olduğu düzenlenmiştir.

Aaland Boğazı, İsveç ve Finlandiya arasında yaklaşık 6500 ada ve adacığın bulunduğu bir bölgede yer almaktadır. Boğaz, Baltık Denizi ile Botni Körfezi arasında geçişi sağladığı için önemlidir. Söz konusu boğazdan geçiş rejimine ilişkin düzenlemeler, 20 Ekim 1921 tarihli "Aaland Adasının Tahkim Edilmemesi ve Tarafsızlaştırılması Hakkında Sözleşme" içerisinde öngörülmüştür. Sözleşme ile tarafsız ve askersiz bir statüye sokulan Aaland Boğazı'ndan zararsız geçiş ilkesi kapsamında bir geçiş rejimi öngörülmüştür. Son olarak hem Finlandiya hem de İsveç BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'ni onaylarken, Aaland Boğazları'nın Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin m. 35/c bendi hükmünde öngörülen nitelikte bir boğaz olduğunu beyan etmişlerdir.

Cebelitarık Boğazı, Akdeniz ile Atlantik Okyanusu'nu bağlayan önemli bir su yoludur. Cebelitarık Boğazı'na İspanya, Fas ve İngiltere kıyıdaştır. Geçiş rejimi, İngiltere ile Fransa arasında 8 Nisan 1904'te imzalanan Londra Bildirisi ile düzenlenmiştir. Boğaz ticaret ve savaş gemisi ayrımı olmaksızın geçişlere açık olup boğazın sahillerinde tahkimat yapmak yasaktır.^[33] İki akit devlet, Cebelitarık Boğazı'ndan serbest geçişin sağlanabilmesi için

[30] Sözleşmenin İngilizce metni için bkz, erişim 30 Ağustos 2022, <https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=hvd.hj1391&view=1up&seq=68>.

[31] Aksar, *Teoride ve Uygulamada*, 46.

[32] Canca, *Uluslararası Hukukta Türk Boğazları*, 26. Kazım Ökten, "Montreux Boğazlar Sözleşmesi," (Yüksek Lisans tezi, Trakya Üniversitesi, 2008), 144.

[33] Canca, *Uluslararası Hukukta Türk Boğazları*, 26. Ökten, "Montreux Boğazlar Sözleşmesi," 145.

gerekli önlemleri alacaklarını kabul etmişlerdir. İspanya, Fransa'yla yaptığı 27 Kasım 1912 tarihli anlaşma ile bildirinin esaslarını kabul etmiş, serbest geçişi sağlamak için ortak sorumluluk almıştır. Fas is halefiyet sebebiyle bu sözleşmelere taraf bulunmaktadır.^[34]

III. TÜRK BOĞAZLARI

Türk Boğazları, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin konusunu oluşturduğundan uluslararası boğaz statüsündedir.^[35] “Türk Boğazları” ifadesi, ilk olarak 1923 Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin Başlangıç kısmında kullanılmış olup akabinde Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde de yinelenmiştir. Türk Boğazları kavramı, İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nden ortak geçiş rejimini ifade etmek için kullanılmakta, bu üç deniz alanının ayrı coğrafi ve hukuksal varlıklarını ortadan kaldırmamaktadır.^[36] Örnek olarak Marmara Denizi tümüyle bir iç denizdir ve gerek tarihi gerek coğrafi nedenlerle iç sular rejimine tabidir.^[37] Ancak uluslararası ulaşım bakımından Marmara Denizi, İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı bir bütün olarak kabul edilip değerlendirilmektedir.^[38] Türk Boğazları, Karadeniz'den dünyanın diğer yerlerine ve dünyadan Karadeniz'e deniz yoluyla ulaşımın tek yoludur.^[39]

Tarihte Türk Boğazlarından geçiş rejimlerine bakarsak, 1453 yılında İstanbul'un fethinden 1809 yılına kadar geçen süreçte boğazlarda mutlak Türk egemenliğinin olduğu görülmektedir.^[40] Bu süreçte boğazlardan geçişe

[34] İnan, *Türk Boğazlarının Siyasal*, 2.

[35] Özersay, *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi*, 40.

[36] Pazarıcı, *Uluslararası Hukuk*, 276. İnan, *Türk Boğazlarının Siyasal*, 3.

[37] İnan, *Türk Boğazlarının Siyasal*, 4.

[38] Aksi takdirde ülkemizin, iç sular statüsünde bulunan Marmara Denizi'nden yabancı gemilerin geçişini engellemek ve yasaklamak hakkı bulunabilecekti. İnan, *Türk Boğazlarının Siyasal*, 4.

[39] Meltem Sarıbeyoğlu-Skalar ve Hilal Cecanpınar, “85. Yılında Montrö Boğazlar Sözleşmesi: Türkiye ve Karadeniz'e Kıyıdaş Devletler Açısından Önemi,” *Marmara Avrupa Araştırmaları Dergisi* 29, no. 1, (2021): 80.

[40] Bülent Şener, “Türk Boğazları'nın Geçiş Rejiminin Tarihi Gelişimi ve Hukuki Statüsü,” *Tarih Okulu Dergisi (TOD)* 7, no. XVII, (Mart, 2014): 469.

ilişkin karar yetkisi tek taraflı olarak Osmanlı İmparatorluğu'nun elindedir. Karadeniz'in bir Türk gölü haline gelmesinden sonra boğazlar tüm yabancı gemilere kapatılmıştır. Boğazların yabancı gemilere kapalı olması imparatorluğun *Kadim Kuralı* olarak isimlendirilmiştir. Osmanlı Devleti, 1809 yılında İngiltere'yle imzalanan Kale-i Sultaniye Antlaşması'yla barış zamanında boğazları yabancı devletlerin savaş gemilerine kapatmayı kabul etmiştir.^[41] Böylece boğazların hukuki statüsü iki taraflı anlaşmayla belirlenmiştir. İlerleyen yıllarda imparatorluğun iyice zayıflaması üzerine daha fazla sayıda devlet boğazlar üzerinde söz sahibi olmak istemiş ve nihayetinde 1841 yılında imzalanan Londra Boğazlar Sözleşmesi'nden itibaren günümüze kadar boğazların hukuki statüsü çok taraflı anlaşmalarla düzenlenmeye başlamıştır.^[42]

1. Dünya Savaşı'nda Osmanlı İmparatorluğu'nun savaşı kaybetmesi üzerine imzalanan Mondros Mütarekesi'nin 1. maddesi ile boğazların açılması ve boğazlardaki askeri tesislerin, kalelerin müttetiklerce işgali düzenlenmiştir. 10 Ağustos 1920'de imzalanan Sevr Barış Anlaşması ile boğazların gerek savaş gerek barış zamanında tüm savaş ve ticaret gemilerine, askeri ve ticari uçaklara açık olması kabul edilmiştir. Sevr Anlaşmasıyla boğazlardan yapılacak geçişi düzenlemek ve uygulamak için ayrı bayrağı, bütçesi olan ve özel bir polis gücü oluşturma yetkisi de bulunan uluslararası boğazlar komisyonu kurulması, boğazların her iki yanının Türk ve Yunan askerlerinden ve silahtan arındırılması öngörülmüştür.^[43] Türk Boğazları'nda Türk hâkimiyeti ve yetkisini tamamen ortadan kaldıran bu antlaşma taraf devletlerce onaylanmamış ve hiçbir zaman hukuksal geçerlilik kazanmamıştır.

Kurtuluş savaşının kazanılması üzerine 24 Temmuz 1923 tarihinde Lozan Barış Anlaşması imzalanmıştır. Anlaşmanın 23. maddesi ile taraflar, boğazlardan barış ve savaş zamanlarında deniz ve havadan geçiş serbestisini kabul etmişlerdir. Ayrıca serbest geçiş ilkesini ayrıntılı olarak düzenlemek amacıyla barış anlaşmasıyla aynı gün imzalanan Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin, Lozan Barış Anlaşması'nın bir parçası olduğu da hükme bağlanmıştır. Sözleşmeye uyulmasını sağlamak amacıyla başkanı Türk olan ve imzacı devletlerin temsilcilerinden oluşan yeni bir boğazlar komisyonunun kurulması düzenlenmiştir.

[41] Şener, "Türk Boğazları'nın," 474.

[42] Şener, "Türk Boğazları'nın," 477.

[43] Sevr Barış Anlaşması m. 22.

Sözleşmede, boğazlarda belli bölgelerin askersizleştirilmesiyle beraber, 18. maddeyle geçiş serbestliğine ilişkin hükümlerin ihlali veya beklenmedik bir saldırı veya savaş tehdidi halinde akit devletlerin bu eylemleri birlikte önleyecekleri garanti edilmiştir. Sözleşmeyle boğazların uluslararası statüsü ve rejimi devam etmiş, gemilerin geçişine ilişkin ticaret gemisi-savaş gemisi ayrımı ile barış zamanı-savaş zamanı ayrımları yapılmıştır.

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne göre, ticaret gemileri ve sivil uçaklar barış zamanında tam geçiş serbestisine sahiptir. Ticaret gemileri geçiş sırasında kılavuz almakla yükümlü değildir ve gemilerden geçiş karşılığında vergi, harç gibi herhangi bir ücret alınmaz. Savaş zamanında eğer Türkiye tarafsız ise barış zamanında olduğu gibi gece ve gündüz tam geçiş serbestliğine sahiptirler. Savaş zamanında eğer Türkiye savaştan tarafsız, tarafsız devletlerin ticaret gemileri ve sivil uçakları düşmana yardım etmemek koşuluyla, geçiş serbestisine sahiptir. Ancak Türkiye'nin bahsedilen gemi ve uçakları denetleme ve arama hakkı bulunmaktadır.

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde, savaş gemilerinin boğazlardan transit olarak geçmeleri ve zorunlu nedenler dışında geçişleri için gerekli süreden fazla boğazlarda duramayacakları düzenlenmiştir. Sözleşmeye göre, barış zamanında savaş gemileri bayrakları ne olursa olsun gece ve gündüz herhangi bir ücret ödemeksizin boğazlardan serbestçe geçiş hakkına sahiptir. Ancak Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletin boğazlardan geçireceği kuvvet Karadeniz'in en kuvvetli donanmasından fazla olamaz. Yabancı devletlerin gemileri, boğazlarda dostça olmayan eylemlere girişemez ve diğer devletlere ait gemileri kontrol edemezler. Savaş zamanında Türkiye tarafsızsa barış zamanına ilişkin geçiş rejimi uygulanacaktır. Türkiye tarafsız kaldığı bir savaşta boğazlardan barış zamanında olduğu gibi serbest geçişi sağlamakla yükümlü tutulmuş, Türkiye'ye kendi güvenliği için dahi serbest geçişi engelleyecek önlem alma imkânı tanınmamıştır.^[44]

Savaş zamanında Türkiye savaştan devletlerden biriye, tarafsız devlet savaş gemileri ve uçaklarının barış zamanında olduğu gibi serbestçe geçmesi düzenlenmiştir. Sözleşmeye göre Türkiye, düşman savaş gemileri ile uçaklarının geçişini engellemek için ise tarafsız devletlerin gemi ve uçaklarının geçişini engellemeden gerekli önlemleri alabilir. Tarafsız sivil gemiler, düşmana yardım etmemek koşuluyla geçiş ve ulaşım özgürlüğünden yararlanırlar.

[44] İnan, *Türk Boğazlarının Siyasal*, 35.

A) MONTRÖ BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ'NE GÖRE BOĞAZLARIN HUKUKİ STATÜSÜ VE BOĞAZLARDAN GEÇİŞ REJİMİ

Dünyada siyasi ortamın değişmesi ve Avrupa'da silahlanmanın artması, Türkiye'nin güvenliğini garanti altına almayı amaçlayan Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 18. maddesinin işlevsiz kalmasına neden olmuştur.^[45] Türkiye, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ndeki silahsızlandırmaya ilişkin hükümler sebebiyle boğazların savunmasız bir hal aldığını ve ülkenin güvenliği için değişiklikler yapılması gerektiğini Milletler Cemiyeti'nde ve çeşitli diplomatik toplantılarda dile getirmiştir.^[46] Bu girişimlerin başarısız olması üzerine Türkiye, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf devletlere nota göndererek sözleşmenin güncel şartlara uymadığını, değiştirilmesi gerektiğini, dünyada silahlanma yarışının hız kazandığını ve bu durumda boğazların askerden arındırılmasının Türkiye için büyük tehlike arz ettiğini belirtmiş, gerekçelerini *rebus sic stantibus* ilkesine dayanarak açıklamıştır.^[47] Türkiye'nin bu çağrısına devletlerden olumlu yanıt gelmiştir. Netice olarak Türk Boğazları'nın rejimini değiştirmek amacıyla 22 Haziran 1936 tarihinde Montrö Konferansı toplanmış^[48] 20 Temmuz 1936'da Montrö Boğazlar Sözleşmesi imzalanmıştır.

Sözleşme, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde olduğu gibi Türk Boğazları'nın İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazından oluştuğunu tekrar etmiştir. Sözleşmede geçiş serbestliği ilkesi öngörülmüş^[49] ve bu

[45] M. Deniz Vank, "Uluslararası Boğazların Hukuki Statüsü, Geçiş Rejimleri ve Türk Boğazları," *Ankara Barosu Dergisi* 1, no. 6, (1998): 101.

[46] Canca, *Uluslararası Hukukta Türk Boğazları*, 77.

[47] Canca, *Uluslararası Hukukta Türk Boğazları*, 77. Türkiye'nin gerekçelerine dair ayrıntılı bilgi için bkz. İnan, *Türk Boğazlarının Siyasal*, 45. Özersay, *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi*, 59. Uluslararası hukukta, antlaşmanın yapıldığı dönemde antlaşmanın yapılmasına esas olan koşulların, sonradan meydana gelen ve öngörülemeyen esaslı bir değişiklikte taraf yükümlülüklerini köklü şekilde etkilemesi halinde antlaşmanın feshedilmesini, askıya alınmasını ya da antlaşmanın tadil edilmesini öngören ilkeye "*rebus sic stantibus*" denilmektedir.

[48] Konferansa katılan devletlerin boğazlarda kurulacak geçiş rejimine ilişkin görüşler için bkz. İnan, *Türk Boğazlarının Siyasal*, 51-53. Özersay, *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi*, 63-65.

[49] Montrö Sözleşmesi m. 1/1.

geçiş serbestliğinin sonsuz şekilde uygulanacağı ifade edilmiştir.^[50] Sonsuz ifadesinin kullanılma amacı, başta yirmi yıllık bir süre için geçerli olan sözleşmenin feshedilmesi halinde de geçiş serbestisinin devam etmesidir. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde bulunan boğazların silahsızlandırılmasına ilişkin hükme yer verilmemiş ve sözleşmeye eklenen protokolde Türkiye'nin boğazlara askeri tahkim yapabileceği düzenlenmiştir.^[51] Bu doğrultuda Türk Silahlı Kuvvetleri, Boğazlar Bölgesi olarak tanımlanan Çanakkale Boğazı, İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi'ne girerek güvenlik amacıyla bu bölgeyi silahlandırmıştır.^[52] Ayrıca Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde yer alan Boğazlar Komisyonu kaldırılarak komisyonun sahip olduğu yetkiler Türkiye'ye devredilmiştir.^[53] Böylece Türkiye boğazlardan geçişle ilgili sözleşme kurallarının uygulanmasında tek yetkili haline gelmiştir.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi, Türkiye ve Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin emniyetini ön plana çıkarmış, Türk Boğazları'ndan geçiş rejimi de bu doğrultuda düzenlenmiştir.^[54] Başlangıç bölümünde sözleşmenin, geçiş serbestisi ilkesini "Türkiye'nin ve Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin güvenliğini koruyacak" bir şekilde düzenlemek amacıyla imzalandığı belirtilmiştir.^[55] Sözleşme, boğazlardan geçecek gemilerin ticaret veya savaş gemisi olması, Türkiye'nin savaşta olup olmaması, Türkiye'nin kendisini savaş tehdidi altında görmesi ve geçecek savaş gemilerinin Karadeniz'e kıyıdaş devletlere ait olup olmaması gibi çeşitli durumlara ilişkin farklı düzenlemeler getirmiştir.

[50] Montrö Sözleşmesi m. 28/2.

[51] Özersay, *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi*, 80.

[52] İnan, *Türk Boğazlarının Siyasal*, 54. Özersay, *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi*, 80.

[53] Montrö Sözleşmesi m. 24/1.

[54] Aksar, *Teoride ve Uygulamada*, 46. İsmail Soysal, "Türk Boğazları ve 1936 Montreux Sözleşmesi," içinde *Prof. Mahmut Belik ve Prof. Dr. Tahir Çağ'ya Saygı Semineri*, (İstanbul: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, 1994), 5.

[55] Sevin Toluner, *Türkiye'nin Bazı Dış Politika Sorunları*, 2. Baskı, (İstanbul: Beta Yayınevi, 2004), 388.

1- Ticaret Gemilerinin Boğazlardan Geçiş

Sözleşmede, ticari gemilerin tanımı yapılmamış ancak savaş gemilerinin tanımı yapılarak savaş gemisi olmayan gemiler ticari gemi olarak kabul edilmiştir.^[56] Sözleşme'nin 2. maddesinde, barış zamanında ticaret gemilerinin, gündüz ve gece boğazlardan geçiş özgürlüğünden tam olarak yararlanacakları düzenlenmiştir. Ticaret gemilerinin geçişlerde kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinden yararlanması zorunlu değil, isteğe bağlıdır. Sözleşme'nin I Numaralı Ekinde öngörülen vergi yahut harçlar dışında, geçişten herhangi bir ücret talep edilmesi mümkün değildir. Yani boğazlardan geçiş ücretsizdir. Saklı tutulan 3. madde hükmüne göre ise barış zamanı geçiş rejiminde, uluslararası sağlık kuralları çerçevesinde Türk makamlarınca sağlık kontrolleri yapılabilecektir.^[57]

Savaş zamanı Türkiye'nin tarafsız olduğu durumlarda, ticaret gemilerinin geçişine, barış zamanı geçiş rejimi uygulanacaktır.^[58] Savaş zamanı Türkiye'nin savaştan konumunda olması durumunda ise Türkiye ile savaşta olmayan devletlerin ticaret gemileri, düşman devletlere yardım etmemek, gündüz geçmek ve her seferinde Türkiye tarafından gösterilecek rotayı takip etmek koşullarıyla geçiş serbestisinden yararlanabileceklerdir.^[59] Türkiye'nin savaştan devlet olduğu durumda, boğazlardan geçen gemilerin düşmana yardım etmemesi şartı arandığından, Türkiye'nin gemiler üzerinde denetim hakkının bulunduğu ve taşıdıkları yükü kontrol edebileceği sonucu çıkmaktadır.^[60]

Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında saydığı durumlarda ise ticaret gemilerine, boğazlara gündüz girmek, Türk makamlarının göstereceği belirli bir rotayı izlemek ve gerektiğinde ücrete bağlı olmayan zorunlu kılavuz almak şartlarını yerine getirmek suretiyle sözleşmenin 2. maddesi kapsamında yer alan barış zamanı geçiş rejimi uygulanacaktır.^[61]

[56] Montrö Sözleşmesi m. 7.

[57] Montrö Sözleşmesi m. 2.

[58] Montrö Sözleşmesi m. 4.

[59] Montrö Sözleşmesi m. 5.

[60] Canca, *Uluslararası Hukukta Türk Boğazları*, 83.

[61] Montrö Sözleşmesi m. 6.

2- Savaş Gemilerinin Boğazlardan Geçışı

Sözleşme'nin İkinci Kesiminde savaş gemilerinin boğazlardan geçişine ilişkin rejim belirlenmiştir. Bu rejime genel olarak bakıldığında, Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin güvenliğinin esas alındığı görülmektedir. Barış zamanında dahi savaş gemilerinin boğazlardan geçişine ilişkin çeşitli kısıtlamalar bulunmaktadır. Her şeyden önce sözleşme, savaş gemilerinin boğazlardan geçişleri ile ilgili olarak, bir *ön bildirim şartı* getirmiştir. Sözleşmenin 13. maddesinde, bu ön bildirim şartının olağan süresinin 8 gün olduğu ve bu sürenin Karadeniz'e kıyısı olmayan devletler açısından 15 güne kadar çıkarılabileceği düzenlenmiştir.

Sözleşmede, Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin savaş gemilerinin boğazlardan geçişine ilişkin özel kısıtlamalar yer almaktadır. Bu devletlerin boğazlardan tek seferde Karadeniz'e geçiş yapacak olan savaş gemilerinin toplam sayısının 9'u, gemi veya gemilerin toplam tonajının 15.000'i aşmayacağı düzenlenmiştir.^[62] Söz konusu devletlerin sadece hafif su üstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemileri boğazlardan Karadeniz'e geçebilecektir, denizaltı ve uçak gemilerinin Karadeniz'e çıkmaları mümkün değildir. Karadeniz'e kıyısı olan devletlerinse, dışarıda yaptıkları veya satın aldıkları veya onarılabilecek denizaltıları, önceden Türkiye'yi haberdar etmek ve gündüz, su üstünden seyretmek koşuluyla boğazlardan geçebilecektir.

Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin Karadeniz'de bulundurabilecekleri savaş gemilerinin toplam tonajı 45.000 tonla, tek bir devlete ait savaş gemileri için ise 30.000 tonla sınırlandırılmıştır. Ancak Karadeniz'in en güçlü donanmasının toplam tonajının sözleşmenin imzalandığı tarihte Karadeniz'de bulunan en güçlü olan donanmanın tonajını en az 10 bin ton geçerse, 30 binlik toplam tonaj aynı miktarda arttırılacak ve en çok 45.000 ton olacaktır.^[63] Bu gemilerin Karadeniz'de kalabileceği maksimum süre 21 gündür. Karadeniz'e kıyısı olan devletlere ait 15.000 tondan büyük savaş hattı gemilerinin, tek tek ve iki torpido (veya muhrip) eşliğinde boğazlardan geçebilmeleri mümkündür.

Türkiye savaş zamanında tarafsız ise diğer tarafsız devletlerin gemileri için geçerli olan geçiş rejimi barış rejimiyken, savaşan devletlere ait savaş

[62] Montrö Sözleşmesi m. 14.

[63] Montrö Sözleşmesi m. 18/1-b.

gemilerinin boğazlardan geçmesi iki istisna hariç yasaklanmıştır. Bağlama limanından dönmek isteyen gemilerin ve Milletler Cemiyeti (Birleşmiş Milletler) bünyesinde oluşturulmuş Türkiye'yi bağlayan karşılıklı yardım anlaşması gereğince bir harekate katılan savaş gemilerinin geçişlerine izin verilmiştir.^[64] Son dönemde bu düzenleme Rusya ve Ukrayna arasındaki silahlı çatışmalar sebebiyle uygulanmış, Türkiye boğazların Rusya ve Ukrayna'nın savaş gemilerine kapatıldığını açıklamıştır.^[65]

Türkiye, savaş zamanında savaşan devlet konumunda ise yabancı devletlerin savaş gemilerinin boğazlardan geçmelerine veya geçmemelerine istediği şekilde karar verebilecektir.^[66] Türkiye, kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında gördüğü durumlarda da aynı şekilde, yabancı devlet savaş gemilerinin boğazlardan geçip geçemeyeceğine dilediği gibi karar verebilecektir. Ancak MC Konseyi (BM) üçte iki çoğunlukla, Türkiye'nin aldığı tedbirlerin haksız olduğuna karar verirse ve sözleşmeye taraf devletlerin çoğunluğu da bu görüşe katılırsa alınan önlemlerin kaldırılması yükümlülüğü doğacaktır.^[67]

Uçaklarla ilgili Montrö Sözleşmesi'nin 23. maddesinde düzenleme yapılmıştır. Bahsedilen düzenlemeye göre Türkiye, sivil uçakların Akdeniz ile Karadeniz arasında geçişini sağlamak için geçişe ayrılmış hava yollarını gösterecek; sivil uçaklar arasından tarifersiz uçuşlar üç gün önceden, düzenli uçuşlar ise Türkiye'ye yapacakları geçiş tarihlerini gösteren genel bir ön bildirimle bu yolları kullanacaklardır.^[68] Sözleşmede sadece sivil uçakların geçişi düzenlenmiş, askeri uçaklara yer verilmemiştir. Bu doğrultuda askeri uçakların boğazlardan geçip geçemeyeceğine dair takdir yetkisi Türkiye'ye bırakılmıştır.^[69]

[64] Montrö Sözleşmesi m. 19.

[65] Ayrıntılı bilgi için bkz. "Montrö devrede; boğazlar, Rusya ve Ukrayna'ya kapatılacak", Cumhuriyet, erişim 5 Şubat 2023, <https://www.cumhuriyet.com.tr/dunya/montro-devrede-bogazlar-rusya-ve-ukraynaya-kapatilacak-1911588>.

[66] Montrö Sözleşmesi m. 20.

[67] Montrö Sözleşmesi m. 21.

[68] Montrö Sözleşmesi m. 23.

[69] İnan, *Türk Boğazlarının Siyasal*, 78.

Sözleşmeyle getirilen yukarıda incelediğimiz geçiş rejimi zararsız ve transit geçiş rejiminden farklı ancak zararsız geçişe yakın bir *sui generis* rejimdir.^[70] Zararsız veya transit geçişte yabancı gemilerin geçişinin yasaklanması ya da geçiş hakkının askıya alınması mümkün değilken, Türk Boğazları'ndan bazı savaş gemilerinin geçişi yasaktır ve savaş gemileri geçişten belli bir süre önce bildirimde bulunmazsa geçiş hakkı askıya alınabilmektedir.^[71] Savaş ve savaş tehlikesi durumlarında da Türkiye'nin geçişleri yasaklama ve düzenleme yetkisi bulunmaktadır.^[72]

3- Sözleşmenin Değiştirilmesi ve Feshi

Sözleşmenin bir veya daha fazla maddesinin değiştirilmesine ilişkin usul 29. maddede gösterilmiş olup söz konusu hükme göre taraf devletler, sözleşmenin yürürlüğe girmesini izleyen her beş yıllık sürenin dolmasından en az üç ay önce bildirimde bulunmak şartıyla değişiklik önerisinde bulunma hakkına sahiptir. Değişiklik önerisinin, Montrö Sözleşmesi'nin 14. ve 18. maddeleriyle ilgiliyse en az başka bir taraf devletçe, farklı maddelerle alakalı olması halinde ise en az başka iki taraf devletçe desteklenmesi gerekir. Değişiklik önerisi üzerinde diplomasi yoluyla bir uzlaşmaya varılamazsa taraf devletler konuyu toplanacak bir konferansta görüşecektir. Söz konusu konferansta 14. ve 18. maddelerle ilgili değişiklik önerilerinin kabul edilebilmesi için Türkiye'nin yanında Karadeniz'e kıyıdaş olan devletlerin olumlu oylarını da içeren dörtte üç çoğunluk esas alınacak, diğer maddelerle ilgili değişiklik önerilerinde ise oybirliği esas alınacaktır.^[73]

Sözleşmenin feshine ilişkin düzenlemeler ise 28. maddede yer almaktadır. Söz konusu düzenlemeye göre, sözleşmenin süresi, yürürlüğe girdiği 9 Kasım 1936 tarihinden itibaren 20 yıldır. Sözleşmenin feshi için, bu sürenin bitiminden iki yıl önce taraf devletlerden herhangi birinin sözleşmeyi sona erdirmek için ön bildirimde bulunması gerektiği belirtilmiş, bu bildirim

[70] İnan, *Türk Boğazlarının Siyasal*, 57. Canca, *Uluslararası Hukukta Türk Boğazları*, 80. William L. Schachte, "International Straits and Navigational Freedoms," *Ocean Development & International Law*, Vol. 24:2, (1993); 192.

[71] Pazarıcı, *Uluslararası Hukuk*, 278.

[72] Pazarıcı, *Uluslararası Hukuk*, 278.

[73] Montrö Sözleşmesi m. 29.

depoziter devlet olan Fransız hükümetine verilmesinden sonraki iki yıllık sürenin sonunda sözleşmenin sona ereceği ifade edilmiştir. 20 yıllık süre geçmesine rağmen hiçbir taraf devlet sözleşmeyi sona erdirmeye iradesi gösterip sözleşmeyi feshetmemiştir. Mevcut durumda taraf devletlerden biri sözleşmeyi feshetmek isterse, sona erdirmeye ön bildirimini Fransız hükümetine gönderecek, ön bildirim gönderilmesinden sonraki iki yıl boyunca sözleşme yürürlükte kalacak ve bu sürenin tamamlanmasından sonra sözleşme feshedilmiş sayılacaktır.^[74] Ayrıca sözleşme bu usule uygun feshedildiğinde taraf devletler, yeni bir sözleşme oluşturmak için yapılacak konferansa katılmayı kabul etmişlerdir.^[75]

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalandığı 1936 yılından günümüze değin dünya siyasetinde önemli gelişmeler olmasına rağmen sözleşme, gerek 2. Dünya Savaşı gerekse Soğuk Savaş döneminde yürürlükte kalmıştır.^[76] Sözleşmenin bu denli uzun bir süre uygulanabilmesinin arkasında Türkiye'nin bu sözleşmeyi en ağır koşullar altında bile iyi bir şekilde uygulamış olması yatmaktadır.^[77] Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ni, taraf devletlerin ve Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin çıkarlarını korumak bakımından bir denge sözleşmesi olarak tanımlamak mümkündür. Günümüzde, sözleşmenin feshi veya tadili durumunda söz konusu devletlerin bir uzlaşma sağlayabilmesi pek de mümkün görünmemektedir. Sözleşme feshedilse dahi, geçiş ve gidiş-geliş özgürlüğü ilkesinin sonsuz süreli olacağını belirten 28. maddeyi de unutmamak gerekir. Sözleşme feshedilirse ve yeni bir geçiş rejimi üzerinde uzlaşma sağlanamazsa, boğazlardan geçiş rejiminin 1982 BMDHS'nin de benimsediği ve örf-adet kuralı haline gelmeye başlayan transit geçiş rejimi olma ihtimali bulunmaktadır.^[78] Uluslararası Deniz Hukuku'ndaki gelişmeler dikkate alındığında sözleşmenin feshi ile yeni bir geçiş rejimi bulma

[74] Canca, *Uluslararası Hukukta Türk Boğazları*, 93.

[75] Canca, *Uluslararası Hukukta Türk Boğazları*, 93.

[76] Şule Güneş, "Türk Boğazları," *ODTÜ Gelişme Dergisi*, no. 34, (Aralık 2007): 245.

[77] Güneş, "Türk Boğazları," 245.

[78] İnan, *Türk Boğazlarının Siyasal*, 84.

girişimlerinin Türkiye lehine sonuç vereceğini ummak oldukça iyimser fakat gerçekçi olmayan bir yaklaşımdır.^[79]

Türk Boğazları'nın yoğunluğuna baktığımızda, boğazlardan geçiş yapan gemi sayısının günümüzde oldukça arttığı görülmektedir. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalandığı yıl olan 1936'da boğazlardan günde 17, yılda 6200 geminin geçtiği ve bu gemilerin çoğunun tanker olmadığı görülmektedir.^[80] 2019 yılında ise boğazlardan ortalama olarak günde 70-80 adedi petrol ürünleri taşıyan 300 gemi geçmiştir. Başlangıç noktasından çıkış noktasına kadar toplam mesafe yaklaşık 300 km olan boğazlar, güvenli bir geçişi güçleştiren coğrafi, morfolojik ve oşinografik özellikler taşımaktadır.^[81] Bu olumsuz özellikler dikkate alındığında boğazlardaki yoğunluğun artması deniz kazaları, çevre ve İstanbul'da yaşayan halkın güvenliği bakımından büyük bir risk haline gelmektedir. Bu riskler sebebiyle Kanal İstanbul'un yapılması, Montrö Sözleşmesi'nin feshi, değiştirilmesi ve Türkiye'nin düzenleme yetkileri tartışma konusu olmaktadır. Türkiye, boğazlardan güvenli geçişi sağlamak amacıyla Montrö Sözleşmesi ile kendisine tanınan yetkiler çerçevesinde ulusal hukukta çeşitli düzenlemeler yapmıştır.

B) TÜRKİYE CUMHURİYETİ'NİN GEMİLERİN BOĞAZLARDAN GEÇİŞİNE İLİŞKİN YAPTIĞI DÜZENLEMELER

Montrö Sözleşmesi ve sonrasında Türkiye'nin geçiş rejimine ilişkin yaptığı ulusal düzenlemelerin boğazlardaki egemenlik sorununu Türkiye'nin lehine ortadan kaldırdığını söylemek mümkündür.^[82] Montrö Sözleşmesi, Türkiye'nin boğazlar bölgesindeki egemenliğini sadece geçiş rejimine ilişkin olarak sınırlandırmakta, bu hususlarda anlaşmada öngörülenlerin haricinde

[79] İnan, *Türk Boğazlarının Siyasal*, 84. Aynı yönde görüş ve Montrö Sözleşmesi'ndeki boşlukların zararsız geçiş rejimi uyarınca doldurulacağına dair görüşler için bkz. Toluner, *Türkiye'nin Bazı Dış Politika*, 401.

[80] Canca, *Uluslararası Hukukta Türk Boğazları*, 62.

[81] İstanbul Boğazı'nda her 2.5 günde bir gemi arızasıyla karşılaşmaktadır ve 2005 yılında toplam 138 gemi arızası yaşanmıştır. Canca, *Uluslararası Hukukta Türk Boğazları*, 56 ve 64. Boğazlarda meydana gelen kazalarla ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. M. Kürşad Sucuoğlu, "Kanal İstanbul Projesi'nin Türk Denizciliği Açısından SWOT Analizi," (Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, 2014), 11.

[82] Canca, *Uluslararası Hukukta Türk Boğazları*, 90.

bir düzen getirmesini engellemektedir.^[83] Ancak Türkiye'nin zabıta ve yargı yetkisi gibi anlaşma konusuna girmeyen alanlardaki yetkisi saklıdır.^[84] Türkiye, boğazlardan geçiş güvenliğini sağlamak, çevresel riskleri azaltmak amacıyla İstanbul Liman Tüzüğü, Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük ile Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük isimli düzenlemeleri yapmıştır.

Boğazlarda seyrüsefer güvenliğinin sağlanması noktasında Türkiye tarafından atılan ilk ciddi adım, 1982 yılında kabul edilen İstanbul Liman Tüzüğü olmuştur. Bu düzenleme ile bir trafik ayırım sistemi kabul edilmiş ve gidiş-geliş yönleri benzer uluslararası suyollarında uygulanan kurallarla uyumlu hale getirilmiştir. İstanbul Boğazı'nda 1934-1982 yılları arasında Sol Seyir Düzeni uygulanmaktayken, 1979 yılında gerçekleşen *Independenta* kazası sebebiyle 1982'den günümüze kadar Sağ Seyir Düzeni'ne geçilmiştir.

Türkiye'nin boğazlarda seyrüsefer güvenliğini sağlamak amacıyla yaptığı ikinci düzenleme 1994 Tüzüğü olarak da isimlendirilen "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük"tür. 1 Temmuz 1994 tarihinde yürürlüğe giren bu tüzük, Türkiye'nin Montrö Sözleşmesi'nde saklı tuttuğu zabıta yetkisinin kapsamında çıkarılmıştır. Bu tüzükle, Trafik Ayırım Şeritleri tesis edilmiş ve gemilere bunları izleme zorunluluğu getirilmiş, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında deniz trafik kontrol istasyonları oluşturulmuştur.^[85]

1994 Tüzüğü, trafik ayırım düzeninin kabulü, hız sınırlandırması gibi teknik düzenlemelere yer vermekle birlikte, geçişlerde kaza riskini azaltmak amacıyla önceden yük bildiriminde bulunulması, tehlikeli madde taşıyan gemilerin gece geçiş yapmasının yasaklanması, tehlikeli yük taşıyan gemilerle büyük tonajlara sahip gemilerin geçişinde boğaz trafiğinin iki yönlü veya tek yönlü kapatılması hususlarında yapılmış olan düzenlemelerdir.^[86] Tüzüğün yürürlüğe girmesinden itibaren boğazlarda meydana gelen kazalar

[83] Canca, *Uluslararası Hukukta Türk Boğazları*, 90.

[84] Toluner, *Türkiye'nin Bazı Dış Politika*, 381.

[85] Nur Jale Ece, *Montreux Boğazlar Konferansı Tutanaklarından Tarihe Düşen Notlar ve Kanal İstanbul*, (Ankara: Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi, Rapor No:155, Mayıs 2013), 26.

[86] Özersay, *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi*, 162 vd.

büyük ölçüde azalmıştır ancak yukarıda belirtilmiş olan büyük tonajlı gemilere ilişkin düzenleme boğaz girişlerinde beklemelelere neden olmuştur. Bu durum da Rusya, Yunanistan, Bulgaristan ve Güney Kıbrıs Rum Kesimi'nin itirazlarına ve eleştirilerine sebebiyet vermiştir.

1994 yılında yapılan tüzüğe yönelik çok sayıda itiraz ve eleştiri gelmesi üzerine Türkiye, 1994 Tüzüğü'nün yerine geçmek üzere yeni bir tüzük hazırlamıştır. 6 Kasım 1998 tarihinde yürürlüğe giren bu tüzük, "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük" olarak adlandırılmıştır. 1998 Tüzüğü ile Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) standartlarına uygun olarak düzenlenmiş olan Trafik Ayrım Şemaları uygulamaya geçirilmiştir. Tüzük ile köprülerin varlığı sebebiyle yüksekliği 58 metre ve daha fazla olan gemilerin İstanbul Boğazı'ndan geçmeleri yasaklanmıştır. Boğazlardan geçecek olan gemiler çevre kirlenmesine karşı mevzuatta yer alan bütün önlemleri eksiksiz olarak almakla yükümlü olacaktır. Tehlikeli madde taşıyan gemiler ile nükleer yük ve atık taşıyan gemiler taşıdıkları yük hakkında Türk makamlarına bilgi verecektir. Büyük gemiler yahut tehlikeli madde taşıyan gemiler gibi gemilerin geçişlerinde İstanbul Boğazı geçiş tek yönlü ya da iki yönlü olarak kapatılabilecektir ve bu tür tehlike oluşturabilecek gemilerin gece geçişlerine müsaade edilmeyecektir.^[87]

1998 Tüzüğü yürürlüğe girdikten sonra itirazlar bir süre daha devam etmiştir. Bunun sonucunda Uluslararası Denizcilik Örgütü Deniz Güvenliği Komitesi 1999 yılının Mayıs ayı toplantısında Türk Boğazlarına ilişkin görüşmelerin artık kesilmesi gerektiğine karar vermiştir.^[88] Ayrıca söz konusu toplantıda, 1998 Tüzüğünde yer alan temel ilkeleri vurgulayan ve bu ilkelere uyulmasını öngören bir *Tavsiye Kararı* da alınmıştır. Mevcut durumda ticaret gemilerinin Boğazlardan geçişleri, Montrö Sözleşmesi kapsamında, 1998 Tüzüğü hükümlerine ve bunu belirli oranda destekleyen Tavsiye Kararında yer alan ilkelere göre gerçekleşmektedir.

[87] Özersay, *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi*, 202 vd.

[88] Türk Boğazlarıyla ilgili Uluslararası Denizcilik Örgütü'nde yapılan çalışmalar için bkz. Sezer Ilgın, "Türk Boğazları Konusunda Uluslararası Denizcilik Örgütü'ndeki (IMO) Çalışmalar," içinde Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegan Kender'e 50. Yıl Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, (İstanbul: Çizgi Basın Yayın, 2007): 686-706. Ece, *Montreux Boğazlar Konferansı*, 27.

IV. ULUSLARARASI HUKUK UYARINCA KANALLAR VE GEÇİŞ REJİMLERİ

Dünyada, gemilerin uzun mesafeler kat etmeleri yerine daha kestirme suyollarını kullanarak deniz ulaşım ve taşımacılığının hızlandırılması için birçok kanal açılmıştır. Açılması planlanan yeni kanallar sayesinde de taşıma masraflarının azalması, kanalları açan devletlerin bu kanallardan ciddi ekonomik gelirler elde etmesi amaçlanmaktadır.^[89] Dünyada deniz ticareti ve ulaştırma açısından önem taşıyan ve konumuzla ilgili ön plana çıkan kanallar; Panama Kanalı, Süveyş Kanalı, Korint Kanalı ve Kiel Kanalı'dır. Bu kanallardan Panama ve Süveyş Kanalı'ndan geçiş rejimi uluslararası anlaşmalarla belirlenmiş, Kiel ve Korint Kanalları'ndaki rejimler ise ilgili ülkelerin milli mevzuatıyla düzenlenmiştir.

Panama Kanalı, Orta Amerika'daki Panama topraklarında yer almaktadır. Kuzey ve Güney Amerika'yı coğrafi olarak ayıran kanal, Atlas Okyanusu ile Büyük Okyanus'u birbirine bağlamaktadır. 77 kilometre uzunluğundaki kanal 1914'te hizmete açılmıştır. Panama kanalı sayesinde, Güney Amerika'da yer alan Horn Burnu'nu dolaşmaya gerek kalmadan, Atlas Okyanusu ile Büyük Okyanus arasında geçiş mesafesi yaklaşık 13.519 km kısalmıştır.^[90] Kanaldan geçiş yaklaşık olarak 9 saat sürmektedir.^[91] Kanalı ilk olarak Fransızlar yapmak istese de başarılı olamamış, ABD devreye girerek kanalın inşaatını tamamlamıştır.^[92] Panama Kanalı geçiş ücretleri bakımından

[89] Ömer Kesici, "İstanbul Boğazı'na Alternatif Bir Suyolu Olarak Kanal İstanbul'un Montreux Sözleşmesi Bağlamında Değerlendirilmesi," (Yüksek Lisans Tezi, Yalova Üniversitesi, 2015), 15. Yapılması düşünülen kanal projeleri arasında Hazar Denizi-Basra Körfezi Kanalı, Nikaragua Kanalı ve Tayland Kanalı bulunmaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz, Muhsin Kadioğlu, "Dünyadaki Yeni Kanal Projeleri ve İstanbul Kanalı," *Proceedings of Azerbaijan State Marine Academy* 1, (2020): 102.

[90] Muhammed Turğut ve Çağatay Konbul, "Süveyş ve Panama Kanalı Çerçevesinde Kanal İstanbul'un Lojistik Potansiyelinin SWOT Analizi ile Değerlendirilmesi," *IBAD Sosyal Bilimler Dergisi*, (2022;12): 588. New York'tan San Francisco'ya seyahat eden bir gemi Horn Burnu'nu dolaşırsa 22.500 km mesafe gitmek zorundayken, Panama Kanalı'nı kullanırsa 9500 km mesafe gidecektir. Ayrıntılı bilgi için bkz, Zeki Koday vd., "Dünyadaki Bazı Önemli Boğazlar ile Kanalların Coğrafi Özellikleri ve Jeopolitik Önemleri," *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 21/3, (Eylül 2017): 903.

[91] Zeki Koday vd., "Dünyadaki Bazı Önemli," 902.

[92] Zeki Koday vd., "Dünyadaki Bazı Önemli," 902.

dünyanın en pahalı kanalıdır. Kanalın deniz ulaşım mesafesini oldukça kısaltması ve inşa maliyetinin yüksek olması sebebiyle ücretler 100 bin ile 250 bin ABD doları arasında değişmektedir.^[93] Panama Kanalı'ndan 2019 yılında 13.785 gemi geçmiş olup 253 milyon tondan fazla yük taşınmıştır.^[94]

Panama kanalında, uluslararası anlaşmayla belirlenen özel bir geçiş rejimi uygulanmaktadır. ABD ile Panama arasında 18 Kasım 1903 tarihinde imzalanan Hay-Baunau Varilla Antlaşmasıyla kanalın, ticaret ve savaş gemisi ayrımı olmaksızın tüm ülkelerin gemilerinin geçişlerine açık olacağı düzenlenmiştir.^[95] Daha sonra ABD ve Panama arasında 1977 tarihinde yeni bir antlaşma yapılarak kanalın işletilmesi, idaresi, bakımı, geçişin düzenlenmesi, ulaştırma ve denizcilikle ilgili düzenlemeleri yapma yetkileri 22 yıllığına ABD'ne bırakılmıştır.^[96] Kanalın yönetimi ise Panama ve ABD temsilcilerinden oluşan 9 kişilik bir kurulca denetlenecek, kanalın korunması iki ülke tarafından birlikte üstlenilecektir. Kanalla ilgili imzalanan sürekli tarafsızlık anlaşması ile Panama hükümeti, savaş ve barış zamanlarında kanalın ayırım yapılmadan tüm barışçıl gemilere açık olacağını kabul etmiştir.^[97] Panama kanalına ilişkin anlaşmanın süresinin 31 Aralık 1999 tarihinde bitmesiyle ABD'nin sahip olduğu haklar Panama Devleti'ne geçmiştir.^[98] Panama Kanalı'ndan yapılacak geçişlerde kılavuzluk mecburi ancak ücretsiz bir hizmettir ve kılavuzlar geçiş esnasında geminin bütün kontrol ve sorumluluğunu üstlenmektedir.^[99]

[93] Zeki Koday vd., “Dünyadaki Bazı Önemli,” 903.

[94] Panama Kanalı'ndan yapılan gemi geçişleriyle ilgili istatistikler için bkz, erişim 20 Ağustos 2022, <https://pancanal.com/wp-content/uploads/2022/03/Table-01.pdf>.

[95] Anlaşmanın İngilizce tam metni için bkz, erişim 20 Ağustos 2022, https://avalon.law.yale.edu/20th_century/pan001.asp.

[96] Ökten, “Montreux Boğazlar Sözleşmesi,” 146. Kesici, “İstanbul Boğazı'na Alternatif,” 20.

[97] Panama Kanalının Sürekli Tarafsızlığı ve İşletilmesi Hakkında Anlaşma m. 2. Anlaşmanın İngilizce metni için bkz, erişim 20 Ağustos 2022, https://www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/01/1-11/neutralit_y_panama_canal.xml.

[98] Panama Kanalı Anlaşması, m. 5.

[99] Ökten, “Montreux Boğazlar Sözleşmesi,” 147.

Deniz ulaşımında bir başka önemli su yolu olan ve Akdeniz ile Kızıldeniz'i bağlayan Süveyş Kanalı'nın inşası 25 Nisan 1859 tarihinde başlamış ve 17 Kasım 1869'da tamamlanmıştır. Süveyş Kanalı, Fransız yönetimi altında işe başlayan uluslararası bir girişimin eseridir.^[100] Mısır sınırları içerisinde Sina yarımadasının batısında yer alan kanalın uzunluğu 193,3 kilometre, genişliği 205-225 metre ve derinliği 24 metredir.^[101] Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla gemiler, Ümit Burnu'nu dolaşmadan kanaldan geçiş yapabilmeye imkânına kavuşmuştur. Bu kanal, Avrupa-Doğu Afrika ve Avrupa-Asya arasındaki deniz ulaşım mesafesini önemli miktarda kısaltmıştır. Örneğin Romanya'nın Köstence limanı ile Çin'in Şanghay limanı arasındaki deniz ulaşım rotası Süveyş Kanalı üzerinden 8233 deniz miliyken, Ümit Burnu üzerinden 14768 deniz milidir.^[102] Aynı rotaları denizde seyahat süresi açısından karşılaştırırsak da Süveyş Kanalı rotası 23 gün 7 saat daha kısadır.^[103] Ancak Süveyş Kanalı'na rağmen Ümit Burnu rotası, kanaldan büyük tankerlerin geçememesi ve bazı durumlarda Süveyş Kanalı rotasından daha ucuz olması sebebiyle önemini korumaktadır.^[104]

Kanaldan geçişe ilişkin hukuki rejim, 29.10.1888 tarihli İstanbul Sözleşmesi'yle^[105] saptanmıştır. Bu anlaşmaya göre kanal, barış veya savaş zamanı, ticaret veya savaş gemisi ayrımı olmaksızın tüm gemilerin geçişine sürekli olarak serbest ve açıktır.^[106] Ancak savaş zamanı savaşan taraflar

[100] Zeki Koday vd., "Dünyadaki Bazı Önemli," 900.

[101] Sucuoğlu, "Kanal İstanbul Projesi'nin," 11.

[102] Kadioğlu, "Dünyadaki Yeni Kanal Projeleri," 100.

[103] Gemilerin 12,5 knot sabit hızda gittiği varsayımında Süveyş Kanalı rotası 28 gün 14 saat sürerken, Ümit Burnu rotası 51 gün 7 saat sürmektedir. Süveyş Kanalı rotasında süre ve mesafenin kısa sürmesi sayesinde gemi, yaklaşık 210 bin ABD Doları yakıt tasarrufu sağlamaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz, Kadioğlu, "Dünyadaki Yeni Kanal Projeleri," 100-101.

[104] Zeki Koday vd., "Dünyadaki Bazı Önemli," 902.

[105] Anlaşmanın İngilizce tam metni için bkz, erişim 23 Ağustos 2022, <https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/CanalTreatiesAndDecrees/Pages/ConstantinopleConvention.aspx>.

[106] İstanbul Anlaşması m. 1.

kanal içerisinde karaya çıkarma yapamaz^[107] ve kanal sularında savaş gemileri bekleyemez.^[108] Mısır devleti, 1975 yılında kanalı millileştirmiş olup kanalın idaresini Süveyş Kanalı İdaresi aracılığıyla gerçekleştirmektedir.^[109] Yoğun bir şekilde kullanılan kanal, dünyanın en önemli su yolları arasında yer almaktadır. Süveyş Kanalı'ndan 2019 yılında 18.880 adet gemi geçmiş olup 1 milyar tondan fazla yük taşınmıştır.^[110] Gemiler, Süveyş Kanalı'ndan geçiş için belirli bir miktar ücret ödemektedir. Çin'in düşük maliyetli üretimi arttırması ve bu ülkede üretilen ürünlere Avrupa'da yoğun bir talep olması Süveyş Kanalı'nın deniz ticaretindeki önemini daha da artmıştır.^[111] Süveyş Kanalı aynı zamanda dünya petrol rezervlerinin %47,3'üne, doğalgaz rezervlerinin ise %42,8'ine sahip Ortadoğu bölgesinin geçiş noktasında yer almaktadır.^[112]

Baltık Denizi'ni Kuzey Denizi'ne bağlayan 98,7 kilometre uzunluğundaki Kiel Kanalı, 1887 ile 1895 yılları arasında savaş gemileri için inşa edilmiştir. Kiel Kanalı, tamamıyla Almanya'nın sınırları içerisinde yer alan ulusal bir kanaldır.^[113] İki kez genişletilen kanal, 160 metre genişliğe ve 11 metre derinliğe sahiptir.^[114] Kuzey Denizi ile Baltık Denizi arasındaki en güvenli, en kısa ve en uygun nakliye rotasıdır. Kiel Kanalı, gemilerin rotasını orta-

[107] İstanbul Anlaşması m. 5.

[108] İstanbul Anlaşması m. 7.

[109] Hatice Kübra Ecemiş Yılmaz, "Kanal İstanbul'un Hukuksal Açından Dört Büyük Kanal ile Karşılaştırmalı Analizi," *Uluslararası Çalışmalar Dergisi* 4, No. 1, (2020): 118.

[110] Pandemi sebebiyle 2020 yılında Süveyş Kanalı'ndan toplam 3170 gemi geçmiştir. Süveyş Kanalı'ndan yapılan gemi geçişleriyle ilgili istatistikler için bkz. erişim 20 Ağustos 2022, <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/Pages/NavigationStatistics.aspx>.

[111] Turğut ve Konbul, "Süveyş ve Panama Kanalı," 590.

[112] Turğut ve Konbul, "Süveyş ve Panama Kanalı," 590.

[113] Kesici, "İstanbul Boğazı'na Alternatif," 13. Ökten, "Montreux Boğazlar Sözleşmesi," 147.

[114] Ayrıntılı bilgi için bkz. Micheal Clarke, "Kiel Canal," *Britannica*, erişim 5 Şubat 2023, <https://www.britannica.com/topic/Kiel-Canal>.

lama 518 kilometre kısaltmaktadır. Kiel Kanalı, zaman ve mesafe kazandırmasının yanı sıra gemilerin fırtınaya eğilimli denizlerden de korunmasını sağlamaktadır.^[115] Kanal, Almanya'nın idaresi altında olup kanalın yönetimi ve işletiminde yetkili makam Federal Suyolları ve Gemicilik İdaresi'dir.^[116] Kanaldan geçiş, Almanya ile barış halinde olan tüm devletlerin savaş ve ticaret gemilerine serbest ve açıktır.^[117] Kanalı kullanmak için transit geçiş ücretinin yatırılması ve geçiş sertifikası alınması gereklidir.^[118] Kanaldan yıllık ortalama 30.000 gemi geçmektedir.^[119]

Korint Kanalı, Yunanistan'da bulunmakta olup 1881-1883 yılları arasında inşa edilmiştir. Ege Denizi'ni İyon Denizi'ne bağlayan kanalın uzunluğu 6,3 kilometreyken, genişliği ise 21 ile 25 metre arasında değişmektedir. Kanal, Ege'den İyon ve Adriyatik'e geçişi 700 kilometre kısaltmakta olup kanaldan yılda ortalama 11.000 gemi geçmektedir.^[120] Kanaldan geçiş rejimi uluslararası anlaşmalarla değil Yunanistan'ın iç hukuk düzenlemeleriyle belirlenmektedir. Kanal, genelde turizm amaçlı gezi yapan gemiler tarafından güzel manzarası sebebiyle kullanılmaktadır.^[121]

V. KANAL İSTANBUL PROJESİ

Kanal İstanbul, İstanbul Boğazı'na alternatif su yolu olması amacıyla Marmara Denizi ile Karadeniz'i birbirine bağlayarak yapılması planlanan bir kanal projesidir. Kanal İstanbul Projesi, halihazırda mevcut olan doğal

[115] Kadioğlu, "Dünyadaki Yeni Kanal Projeleri," 99.

[116] Ecemiş Yılmaz, "Kanal İstanbul'un," 122.

[117] Kesici, "İstanbul Boğazı'na Alternatif," 22.

[118] Ecemiş Yılmaz, "Kanal İstanbul'un," 122.

[119] Kiel Kanalı'ndan yapılan gemi geçişleriyle ilgili bilgi için bkz, erişim 20 Ağustos 2022, <https://www.kiel-canal.de/regulations/>.

[120] Korint Kanalı'ndan yapılan gemi geçişleriyle ilgili bilgi için bkz, erişim 20 Ağustos 2022, <https://www.worldatlas.com/articles/isthmus-of-corinth-geography-of-greece.html>.

[121] Kesici, "İstanbul Boğazı'na Alternatif," 14.

bir boğaza alternatif olarak açılmak istenmesi sebebiyle tektir.^[122] Tarihte, Karadeniz ile Marmara Denizi'ni birleştirmeyi planlayan benzer başka projeler de düşünülmüş ancak hayata geçirilmemiştir.^[123] Türkiye, egemen bir devlet olarak kendi ülke toprakları üzerinde kanal inşa etme hakkına sahiptir.^[124] Yani uluslararası hukuk açısından Türkiye'nin Kanal İstanbul'u inşa etmesinin önünde bir engel yoktur.

İstanbul'un Avrupa yakasında yapılması planlanan Kanal İstanbul'un güzergahının Küçükçekmece Gölü, Sazlıdere Barajı, Terkos Gölü doğusunu takip etmesi planlanmaktadır. İnşaatının 7 yıl süreceği tahmin edilen kanalın yaklaşık 45 km uzunluğunda, 20,75 m derinliğinde ve en dar yerinin 275 m genişlikte olması öngörülmektedir.^[125] Kanalın inşa edilmesi durumunda İstanbul'un Avrupa yakasını içine alan yeni bir ada meydana gelecektir. Beş yıl altı ay sürmesi planlanan kanalın maliyetinin 2020 yılındaki hesaplamalara göre 75 milyar Türk Lirası (dönemin kuru ile 12,7 milyar ABD doları) olacağı tahmin edilmektedir.^[126] Kanalın inşasında, yap-ışlet-devret modelinin tercih edileceği düşünülse de gerekirse milli bütçeden de yarar-

[122] Ayşe Nur Tütüncü, "Montrö Sözleşmesi ve Kanal İstanbul," *Public and Private International Law Bulletin*, Volume: 37, Issue: 1, 115.

[123] Cumhuriyet döneminde, TÜBİTAK'ın Bilim ve Teknik Dergisi'nde Ağustos 1990 tarihinde yayınlanan bir makalede benzer bir kanal önerisi yapıldığını görmekteyiz. Yüksel Önem, "İstanbul Kanalı'nı Düşünüyorum" *TÜBİTAK Bilim ve Teknik Dergisi*, (Ağustos, 1990): 48-49. Karadeniz'le Marmara Deniz'i arasındaki su yolu bağlantısını kurmak için günümüzden 80.000-800.000 yıl öncesinde İzmit-Adapazarı bölgesinde var olduğu ileri sürülen suyunu yapay İzmit Kanalı olarak hayata geçirmek isteyenler de olmuştur. Ayrıntılı bilgi için bkz. Engin Meriç, "İstanbul Boğazı ve Türkiye'nin Yeni Geleceği İçin Su Yolu: Yeni İzmit Kanalı (KAP)," içinde *Türk Boğazları*, ed. Nur Jale Ece, (Engin Yayıncılık, 2011), 177. Bülent Ecevit, 1994'te İstanbul'un Avrupa yakasında Karadeniz'le Marmara Denizi arasında bir kanal açılmasına dair bir proje önermiş ve bu öneri "Boğaz ve DSP'nin Kanal Projesi" ismiyle DSP'nin seçim broşürlerinde kullanılmıştır.

[124] Ecevit Yılmaz, "Kanal İstanbul'un," 125.

[125] TC. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü, *Kanal İstanbul Projesi Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu*, (Ankara: Ocak 2020), xxi, erişim 20 Ağustos 2022, <https://www.kanalistanbul.gov.tr/images/uploads/icerik/KANALISTANBULNIHAICEDRAPORU.pdf>.

[126] *Kanal İstanbul ÇED Raporu*, Bölüm 3-267-268.

lanılabileceği açıklanmıştır.^[127] Ayrıca kanalın etrafına iki yeni şehir inşa edileceği de belirtilmektedir.^[128]

Dünyadaki diğer kanalların hepsi deniz ulaşımında mesafeyi kısaltmayı amaçlarken Kanal İstanbul'un açılmasındaki motivasyon farklıdır. Kanal İstanbul'un açılma sebeplerinden biri olarak gemi trafiği sebebiyle boğazlardaki çevrenin ve boğaz kıyılarında yaşayan insanların hayatlarının ciddi risk altında oluşu gösterilmektedir. Kanal İstanbul Projesi Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu'nda, "Kanal İstanbul projesiyle İstanbul Boğazı'ndaki yaşam ve kültürel varlıklar için tehdit oluşturan gemi trafiğinin azaltılarak, boğazın girişlerinde yoğun trafiğe maruz kalan gemilere alternatif geçiş imkanının oluşturulmasının" amaçlandığı belirtilmektedir.^[129] İstanbul Boğazı'nda yıllık 40 ila 50 bin arası gerçekleşen gemi geçiş sayısının 2070'li yıllarda 85 binin üzerine çıkacağı tahmin edilmektedir.^[130] Yoğun uluslararası taşımacılığın yanı sıra boğazın, iki yaka arasında yerel ulaşım için de kullanılması deniz trafiğinin ve dolayısıyla kaza riskinin artmasına sebep olmaktadır.^[131]

Petrol taşıyan gemilerin boğazlardan geçmesi ve bu tür gemilerin geçiş esnasında bir kazaya karışması çevresel felaket oluşturabilecek ve İstanbul'da yaşayan nüfusu tehdit altına sokacak bir risktir. Nitekim 1979 yılında Romanya bandıralı *Independenta* isimli tankerin bir Yunan tankeriyle çarpışması ve 1994 yılında Güney Kıbrıs bandıralı bir tankerin bir kuru yük gemisiyle çarpışması sonucu binlerce ton petrol denize karışarak çevreye ve İstanbul kıyılarına ciddi zarar vermiştir.^[132] 2019 yılında İstanbul Boğazı'ndan

[127] Kadioğlu, "Dünyadaki Yeni Kanal Projeleri," 106.

[128] Ceyhun Özçelik ve Kader Benli, "Canal Istanbul and Political Dispute on Turkish Straits," *Dicle University Journal of Engineering*, Vol 12:5, (2021); 862. 849-863.

[129] *Kanal İstanbul ÇED Raporu*, xx.

[130] *Kanal İstanbul ÇED Raporu*, Bölüm 1-1.

[131] Meliha Çınar, "Kanal İstanbul'un Uluslararası Hukuk Bağlamında Değerlendirilmesi," *Uluslararası Afro-Avrasya Araştırmaları Dergisi* 3, (2017/1): 25.

[132] Selman Ögüt, "Kanal İstanbul Projesi'nin Uluslararası Hukuk Açısından Değerlendirilmesi," *Uluslararası Hukuk ve Politika Dergisi* 10, no. 38, 142.

41.112 gemi geçtiği ve bunların 8.957'sinin tanker olduğu dikkate alındığında tanker kazası riski daha kolay anlaşılacaktır.^[133]

Kanal İstanbul projesinin bir başka önemli sebebi de ekonomik gerekçelerdir. Dünyadaki diğer kanallarda uygulandığı gibi Kanal İstanbul için de bir ücret uygulaması olması, kanalı kullanacak gemilerden geçiş ücreti alınması planlanmaktadır. Mısır, Süveyş Kanalı'ndan yapılan geçişler sayesinde 2014-2015 mali yılında 3,26 milyar dolar gelir sağlarken, Panama, Panama Kanalı'ndan aldığı geçiş ücretleri sayesinde her yıl yaklaşık 1,5 milyar dolar gelir elde etmektedir.^[134] Kanaldan ekonomik gelir sağlama imkânı, politikacıları bu projeyi desteklemeye itmektedir.

Kanal İstanbul projesi, çeşitli açılardan da eleştirilere konu olmaktadır. Kanalın maliyetinin öngörülenden çok daha yüksek gerçekleşmesi olasıdır. Örneğin Süveyş Kanalı tahmin edilenin iki katı maliyetle inşa edilmiştir.^[135] Ekonomik gerekçelerle inşa edilen kanal, doğal yaşamın bozulması ve kirlenmesine sebebiyet verecek ve İstanbul'un doğası zarar görecektir.^[136] Kanal İstanbul'un inşa sürecinde 200 bin ağaç kesileceği, 136 milyon metrekare tarım alanının yok olacağı öngörülmektedir.^[137] Gemiler, Montrö Sözleşmesi çerçevesinde İstanbul Boğazı'ndan ücretsiz geçerken, Türkiye'nin gemileri ücretli kanaldan geçmeye ikna etmesi zor olacağından kanalın işlevsiz kalma ihtimali de bulunmaktadır.^[138] İstanbul Boğazı'ndan daha dar ve sığ olan Kanal İstanbul'dan geçiş, akıntının da fazlalığı sebebiyle boğaza kıyasla çok

[133] İstanbul Boğazı gemi geçiş istatistikleri, erişim 20 Ağustos 2022, https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/gemi_gecis.aspx.

[134] Kesici, "İstanbul Boğazı'na Alternatif," 82.

[135] Christian Keller, "Kanal İstanbul:Pipedream or Politics?," *Actuelles de l'Ifri*, 2, erişim 5 Şubat 2023, <https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/christiankellerfinal.pdf>.

[136] Seda Kundak ve Mete Başar Baypınar, "The Crazy Project – Canal İstanbul," *Trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente*, Vol 4, no. 3, (Eylül 2011): 63.

[137] İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul Planlama Ajansı, *Kanal İstanbul Çalıştay Raporu*, (İstanbul, 10 Ocak 2020), 26-27.

[138] Arestakes Simavoryan, "The Istanbul Canal or New Bosphorus," *Orbeli Center*, 18 Haziran 2020, 7, erişim 21 Ağustos 2022, <https://ssrn.com/abstract=3905727>.

daha tehlikeli olacaktır.^[139] En dar yeri 700 metre olan İstanbul Boğazı'na alternatif olarak 275 metre genişliğinde kanal yapmak seyrüsefer güvenliğini sağlamak açısından gerçekçi değildir.^[140] Kanal İstanbul sayesinde İstanbul Boğazı kıyısında yaşayan halkın güvenliğinin sağlanacağı ileri sürülürken, kanalın etrafına yeni yerleşimler kurulacak olması İstanbul'da nüfus patlamasına sebep olacak ve buralara yerleşecek halkı tehlikeye atacaktır.^[141] Kanal İstanbul'un hayata geçirilmesi, Montrö Sözleşmesi'nin sona erdirilmesine sebep olabilecek niteliktedir. Bu durumda da Rusya'nın itirazlarına rağmen ABD'nin Karadeniz'deki varlığının artma ihtimali bulunmaktadır.^[142] Kanal ile İstanbul'un batısında yeni bir ada oluşturulması ve kanal üzerinden kara ulaşımının köprülerle sağlanması planlanmaktadır. Bu durum Trakya ve İstanbul'un olası bir savaşta savunulmasını zorlaştıracak, askeri lojistik ve sevkiyatı oldukça tehlikeli şartlara sokacaktır.^[143] Ayrıca projenin deprem riskini arttıracığı, İstanbul'un su kaynaklarını bitireceği, deniz canlılarının yok olmasına sebep olacağı da iddia edilmektedir.^[144]

[139] *Kanal İstanbul Çalıştay Raporu*, 73.

[140] *Kanal İstanbul Çalıştay Raporu*, 74.

[141] Yoann Morvan, "Kanal İstanbul: a "crazy project" serving political ambitions," *Metropolitiques*, 3, erişim 5 Şubat 2023, <https://metropolitiques.eu/IMG/pdf/MET-Morvan-en.pdf>.

[142] Daniela Popescu, "The Straits – between geopolitical best card and bone of contention in the Turkish-Russian relations. Kanal İstanbul Projesi," *Romanian Journal of History and International Studies*, Vol. 2, No. 2 (2015); 240-241.

[143] Yunus Karaağaç, "Kanal İstanbul Projesinin Güvenlik Değerlendirmesi," 14, erişim 5 Şubat 2023, https://arelarsiv.arel.edu.tr/xmlui/bitstream/handle/20.500.12294/2594/Karaagac_Y_2020_02.pdf?sequence=1.

[144] Tütüncü, "Montrö Sözleşmesi ve Kanal İstanbul," 115. WWF Rapor, *Ya Kanal, Ya İstanbul, Kanal İstanbul Projesinin Ekolojik, Sosyal ve Ekonomik Değerlendirmesi*, erişim 21 Ağustos 2022, https://wwftr.awsassets.panda.org/downloads/yakanalyaistanbulpdf_duzeltimi_1_1.pdf?9720/yakanalyaistanbul. A. Cemal Saydam, "Kanal İstanbul Projesi: Bilimsel Bir Karşı Görüş," erişim 21 Ağustos 2022, <https://yeniinsanyayinevi.com/kanal-istanbul-projesi-bilimsel-bir-karsi-gorus-cemal-saydam/>.

A) KANAL İSTANBUL'UN HUKUKİ REJİMİ

Montrö Sözleşmesi'nde boğazlara paralel olarak kanal yapılmasını engelleyen bir hüküm bulunmamaktadır. Kanal yapılırsa dahi sözleşme geçerliliğini koruyacaktır. Montrö Sözleşmesi'ne göre Türk Boğazları, uluslararası seyrüsefere açıktır ve tüm gemiler ücretsiz olarak geçiş serbestisi hakkına sahiptir.^[145] Ayrıca daha evvel belirttiğimiz üzere boğazlardan geçiş serbestliği ilkesi sonsuzdur yani Montrö Sözleşmesi'nin feshi veya tadili halinde dahi Türk Boğazlarının uluslararası seyrüsefere kapatılması mümkün değildir.^[146]

Türk Boğazları ifadesi, İstanbul Boğazı'nın yanı sıra Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazını da kapsamaktadır. Kanal İstanbul'un hayata geçirilmesi halinde ve bir geminin Kanal İstanbul'u kullanması halinde Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'ndan yapılan geçişler açısından Montrö Sözleşmesi geçerliliğini koruyacaktır. İleride Kanal İstanbul'un dışında Çanakkale Boğazı'na alternatif yeni bir kanal yapılırsa bile Türk Boğazları kavramı Marmara Denizini de kapsadığı için geçişler yine Montrö Sözleşmesine tabi olacaktır.^[147] Montrö Sözleşmesi'nin haricinde bir geçiş rejimi uygulamanın yolu Karadeniz ile Ege arasında doğrudan bir kanal açmak olacaktır ki bu da hayali bir fikirdir.^[148] Diğer yöntem ise Montrö Sözleşmesi'ni feshidir.

Mevcut şartlarda Kanal İstanbul'un inşa edilmesi halinde kanaldan geçiş rejimine ilişkin üç ihtimal ortaya çıkmaktadır. Birincisi, kanala yeni bir uluslararası antlaşma ile uluslararası statü kazandırılabilir.^[149] İkincisi, kanala Montrö Boğazlar Sözleşmesine bağlı olarak statü verilebilir. Yani İstanbul Boğazı'nın yerine aynı şartlar geçerli olmak kaydıyla gemiler ücretsiz olarak Kanal İstanbul'u kullanmaya teşvik edilebilir. Son olarak da kanal ulusal bir statüye sahip olabilir. Yani geçiş rejimini ulusal mevzuatıyla Türkiye belirler.

[145] Montrö Sözleşmesi m. 2.

[146] Montrö Sözleşmesi m. 28.

[147] Ecemiş Yılmaz, "Kanal İstanbul'un," 126.

[148] Todor Kalinov, "Canal Istanbul Challenges And Opportunities And Their Relationship To The Security," *IJASOS- International E-Journal of Advances in Social Sciences*, Vol. V, Issue 14, (August 2019): 759.

[149] Hatice Kübra Ecemiş Yılmaz, "Uluslararası Hukuk Perspektifinden Kanallara Kazandırılacak Hukuki Statüler: Kanal İstanbul Örneği," *Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 25, no. 42, 126 Yıl: 2020, 126.

Yılmaz'a göre, Kanal İstanbul'a, inşa edilmeden önce, Türkiye'nin egemenlik haklarını arttıracak şekilde bir hukuki statü kazandırılmalıdır.^[150] Kanal'ın inşasına başlanmadan evvel, Kanal İstanbul, İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizi'nin hepsini birden içine alan yeni bir uluslararası antlaşma imzalanarak, kanala uluslararası statü kazandırmak daha doğru olacaktır. Diplomatik görüşmelere kanalın inşasından önce başlaması, görüşmelerin Türkiye'nin menfaatine aykırı ilerlemesi durumunda Türkiye'nin kanalı inşa etmekten vazgeçmesi veya diğer iki ihtimali tercih etmesi bakımından önemlidir. Kanaatimizce Kanal İstanbul'a uluslararası statü kazandırmak amacıyla yapılacak bir girişim Montrö Sözleşmesi'ni tartışmaya açacak olması bakımından hatalı olacaktır.

Montrö Sözleşmesi'ne taraf devletlerin, halihazırda Türk Boğazlarını ücretsiz olarak kullanmaktayken yeni açılacak bir kanaldan ücretli geçmeyi kabul edeceklerini beklemek gerçekçi değildir. Kanala uluslararası statü kazandırmayı amaçlayan girişim, netice ihtimali düşük ve Montrö Sözleşmesi'nin varlığı için de bir risktir. Özellikle Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin Karadeniz'e geçirebilecekleri askeri gemilerin sınırlandırılması ve savaş veya yakın savaş tehdidi durumlarında Türkiye'nin boğazlardan geçişler üzerindeki yetkisinin artması Türkiye ve Karadeniz'in güvenliği açısından oldukça önemlidir. Boğazlar ile Karadeniz'in güvenliğini amaçlayan Montrö Sözleşmesi'nin varlığını koruması, Türkiye'nin, bölge ülkelerinin ve geçmişte Gürcistan ile günümüzde Ukrayna'da gerçekleşen silahlı çatışmalar dikkate alındığında bütün uluslararası toplumun menfaatinedir.^[151] Montrö Sözleşmesi'nin feshi veya tadili halinde, boğazlardan geçişe ilişkin belirlenecek yeni rejimin Türkiye'nin çıkarlarına daha uygun olması oldukça güçtür.

Diğer ihtimal, Kanal İstanbul'a Montrö Boğazlar Sözleşmesi dahilinde bir statü verilmesidir. Bu durumda gemiler İstanbul Boğazı yerine Kanal İstanbul'u aynı koşullarda kullanır. Yani herhangi bir ücret ödemediği kanaldan geçerler. Kanalı veya İstanbul Boğazı'nı kullanmak gemilerin takdirine bırakılabilir. Diğer devletlerle, ücretsiz ve daha güvenli olduğu için kanalın

[150] Ecemiş Yılmaz, "Kanal İstanbul'un," 130.

[151] Rusya'nın Ukrayna'yı işgal girişimi neticesinde başlayan silahlı çatışmalar üzerine Türkiye Montrö Boğazlar Sözleşmesi çerçevesinde boğazları savaş gemilerinin geçişine kapatmıştır, erişim 27 Ağustos 2022, <https://www.bbc.com/turkce/haberler-turkiye-60571805>.

kullanılması yönünde diyalog başlatılabilir. Ancak bu durum, kanalı inşa etmekteki temel motivasyonlardan biri olan ekonomik kazancı ortadan kaldıracığından uygulanma ihtimali düşüktür.

Kanaatimizce en iyi çözüm, Montrö Sözleşmesi hükümlerine uygun bir şekilde kanaldan geçişin ulusal hukuk çerçevesinde düzenlenmesi olacaktır.^[152] Pazarıcı'ya göre de kanaldan geçiş rejimini Türkiye belirlemeli, kanalın yabancı ortaklıklarca inşa edilmesi halinde dahi “ulusal kanal statüsünün” kabul ettirilmesi gereklidir.^[153] Montrö Sözleşmesi varlığını koruyacak, kanalın varlığı Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nden geçiş rejimini değiştirmeyecektir. Kanal İstanbul'dan Karadeniz'e kıyısı olmayan ülkelerin savaş gemilerinin geçmesi durumunda bunların kalış süresine ve tonajına ilişkin Montrö Sözleşmesi'nde yer alan sınırlamalar geçerliliğini koruyacaktır. Ancak Kanal İstanbul'dan geçecek gemilerle ilgili yapılacak düzenlemelerin, Montrö Sözleşmesi ile boğazlarda kurulan geçiş rejimine uygun olması ve sözleşmeyi tartışmaya açmayacak titizlikte olması gereklidir.^[154]

Türkiye, kendi ulusal mevzuatıyla Kanal İstanbul'dan geçişe ilişkin kuralları düzenleyebilir ve kanaldan geçişi ücretli yapabilir. Kanaldan ücretli geçiş için kanalın sadece ticaret gemilerinin kullanımına açılması, savaş gemilerinin boğazlardan geçişe devam etmesi önerilmektedir.^[155] 2010 yılı itibarıyla, bir geminin ortalama geçiş bedeli Süveyş Kanalı'ndan 240.000, Panama Kanalı'ndan ise 250.000 ABD dolarıdır. Geçiş mesafesi dikkate alındığında Kanal İstanbul'dan geçiş ücretinin 45.000 ile 60.000 ABD doları aralığında

[152] Deniz Tekin Apaydın, “The Canal Istanbul Project: Governance By National Law Or International Law?” içinde *Contemporary Issues in Public Administrative Law*, (Szege, Macaristan: 26 Eylül 2018), 136.

[153] Hüseyin Pazarıcı, “Çılgınlığın Uluslararası Olası Etkileri,” Cumhuriyet 4 Nisan 2011 erişim 21 Ağustos 2022, <http://www.yeniyaklasimlar.org/m.aspx?id=739>.

[154] Dikran M. Zenginkuzucu ve Abdülbari Çintan, “Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Statüsünün Güncel Gelişmeler ve Kanal İstanbul Projesi Bağlamında Değerlendirilmesi,” *Uluslararası Hukuk ve Sosyal Bilim Araştırmaları Dergisi* 1, no. 2, (2019): 76.

[155] Tütüncü, “Montrö Sözleşmesi ve Kanal İstanbul,” 120. Apaydın, “The Canal Istanbul,” 136.

olması öngörülmektedir.^[156] Ancak bu durumda İstanbul Boğazı gemilerin geçişine kapatılmayacağı veya gemiler kanalı kullanmaya zorlanamayacağı için gemilerin neden kanalı kullanacakları sorusu ortaya çıkmaktadır. Yani milyarlarca dolar harcanarak yapılacak kanalın kullanılmaması tehlikesi bulunmaktadır.

Gemilerin, ekonomik amaçlarla hareket etmeleri sebebiyle beklemeden geçiş yapmak için kendi istekleriyle kanalı kullanmaları mümkündür. 2016 yılında gemilerin boğazlardan geçmek için ortalama 15 saat bekleme süresinin olduğu, bu sürenin tanker gibi tehlikeli yük taşıyan gemilerde 35 saati bulabildiği görülmektedir.^[157] Bir geminin bir günlük beklemesinin ortalama maliyeti ise 30.000 dolardır.^[158] Boyu 200 metre üstü tankerlerin beklemeden kaynaklı günlük kiralama kaybı ortalama 120 bin dolara ulaşmaktadır.^[159] Bu rakamları dikkate alarak belirlenecek bir geçiş ücreti, taşıma şirketlerinin çıkarlarına hizmet edeceğinden kanalın kullanımını teşvik edebilecektir.^[160] Kanal sayesinde İstanbul Boğazı'ndan geçemeyen gemiler de kanalı kullanabilecektir. Ancak kanalın kullanımını teşvik etmek ve gemileri bekletmek amacıyla İstanbul Boğazı'ndan geçişlerin yavaşlatılmaya çalışılması Montrö Sözleşmesi'ne aykırı olacak ve diğer devletlerin tepkisini çekecektir. Kanalı kullanmak, tamamen gemilerin ve taşıma şirketlerinin takdirinde olacak, gemiler çıkarlarına uyduğu ölçü ve şartlarda kanalı tercih edecektir. Bu durumda da Kanal İstanbul'dan sağlanan ekonomik getiri, proje için harcanacak milyarlarca dolar göz önünde bulundurulduğunda beklenenin çok altında kalacaktır.

[156] Çağrı Erhan, Kanal İstanbul'un İnşası İçin Hukuki Engel Yok, erişim 21 Ağustos 2022, <http://cagrierhan.net/2011/05/03/kanal-istanbulun-insasi-icin-hukuki-engel-yok-turkiye-gazetesi/>.

[157] Turgut ve Konbul, "Süveyş ve Panama Kanalı," 601.

[158] Tütüncü, "Montrö Sözleşmesi ve Kanal İstanbul," 118.

[159] Kadioğlu, "Dünyadaki Yeni Kanal Projeleri," 107.

[160] M. Ali Akkaya, "Kanal İstanbul Projesi Karadeniz Kıyısındaki Devletlerle Olan İlişkilerimize Etkisi ve Montrö Sözleşmesi," *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 5/12, 250.

B) KANAL İSTANBUL'UN MONTRÖ BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ AÇISINDAN TAŞINDIĞI RİSKLER

Kanal İstanbul projesi, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin devamı açısından oldukça riskli bir girişimdir. Sözleşmeye taraf devletler, Kanal İstanbul'un açılmasını *rebus sic stantibus* ilkesi çerçevesinde Montrö Sözleşmesi'nin yapıldığı dönemdeki koşullarda esaslı bir değişiklik olarak değerlendirip sözleşmenin feshini talep edebilirler.^[161] Türkiye'nin ise Kanal İstanbul'u inşa ettikten sonra kanalı gerekçe gösterip, bu ilke kapsamında sözleşmede değişiklik talep etmesi mümkün değildir.^[162] Çünkü sözleşmede yer alan koşulların değişmesine sebep olan taraf bu ilkeye dayanamaz. Türkiye'nin Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nden Montrö Sözleşmesi'ne geçişte dayandığı ve önemli avantajlara sahip olmasını sağlayan ilkenin, bu kez aleyhine kullanılması mümkündür.

Montrö Sözleşmesi uyarınca, Türkiye'nin Kanal İstanbul'un yapılması durumunda kanalın kullanımı için İstanbul Boğazı'nı gemi trafiğine kapatma, ek vergi veya harç uygulama, geçişleri yavaşlatma konusunda yasal hakları yoktur. Türkiye, kanalı inşa etme hakkına sahip olsa da gemilerin boğazdan geçişlerini engelleyemeyecek, kanalı kullanmaya zorlayamayacaktır.^[163] Türkiye'nin Kanal İstanbul sebebiyle İstanbul Boğazı'ndan gemi geçişlerini yavaşlatması, bekleme süresini arttırması, kanalı kullanmayı zorunlu kılması gibi durumlar diğer devletlerin tepkisini çekecek, Montrö Sözleşmesi'nin feshini tetikleyebilecektir. Daha evvel belirttiğimiz üzere taraf devletlerden birinin Montrö Sözleşmesi'ni feshetmek istemesi halinde sözleşmeyi sona erdirmeye ön bildirim yapması yeterlidir. Bu bildirimden iki yıl sonra sözleşme feshedilmiş olacaktır. Montrö Sözleşmesi, bir taraftan Türkiye'nin egemen hakları koruyan; diğer yandan Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin güvenlikleri ile Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin geçiş ve seyir hakkını gözetten bir

[161] *Kanal İstanbul Çalıştay Raporu*, 71-74.

[162] Türkiye, Montrö Sözleşmesi'nde değişiklik yapmayı planlıyorsa, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne geçiş sürecine benzer şekilde boğazlardaki trafik yoğunluğu, 1936'dan günümüze değişen gemi boyutları, petrol taşımacılığının ve çevresel risklerin artması gibi dış faktörlere dayanabilir. Bu şekilde *rebus sic stantibus* ilkesi kapsamında değişiklik talebi mümkünse de kanaatimiz her ne olursa olsun Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin muhafazası yönündedir.

[163] Ecemiş Yılmaz, "Kanal İstanbul'un," 126.

denge sözleşmesidir.^[164] Bu sözleşmenin feshi kolay ancak yerine yenisinin koyulması oldukça zordur.

Türkiye'nin Kanal İstanbul'dan geçişleri düzenlerken, Montrö Sözleşmesi'nin Karadeniz'in güvenliğini amaçlayan hükümlerini göz ardı etmesi ihtimali ayrı bir tehlikedir. Başta ABD olmak üzere batılı devletlerin Karadeniz'deki hareket kabiliyetinin önünde engel olan Montrö Sözleşmesi, Türkiye'nin ve Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin Karadeniz'deki güvenliğini koruyacak şekilde tasarlanmıştır. Özellikle Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemilerinin Karadeniz'e geçişine ilişkin kısıtlamalar bölge ülkelerinin çıkarınadır. Türkiye'nin boğazlardan geçişe ilişkin düzenleme ve denetim yetkilerinin, savaş zamanında ve kendisini yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında saydığı durumlarda artması da Türkiye'nin güvenliği açısından oldukça önemlidir. Türkiye, Kanal İstanbul'dan geçişleri kendi ulusal mevzuatıyla düzenlerken kanaldan geçişleri arttırmak amacıyla Montrö Sözleşmesi'nin bahsedilen hükümlerine aykırı hareket etmesi sözleşmenin sonunu getirebilir. Kısa vadeli ekonomik çıkar hevesi, Türkiye'nin ve Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin güvenliği açısından bir felakete sebep olabilir.

Montrö Sözleşmesi'nin tartışmaya açılması veya sona erdirilmesi durumunda birçok devlet kendi çıkarlarına hizmet edecek bir sözleşmenin peşinde koşacaktır. ABD'nin yeni sözleşmenin görüşmelerinde yer almak istemesi ve bölgesel müttefiklerinin desteğiyle Karadeniz'de varlığını arttıracak şekilde görüşmelere etki etmesi oldukça muhtemeldir.^[165] Rusya da Karadeniz'de ve geçmişte de hedeflediği gibi boğazlar üzerindeki etkinliğini arttırmaya çalışabilir. Kıyıları Karadeniz'e ulaşmış Avrupa Birliği, ortak dış politika ve güvenlik politikası bağlamında meseleye yaklaşım sözleşmenin bu yönde şekillenmesini isteyebilir.^[166] NATO'nun da Rusya'nın bölgede son yıllarda sebep olduğu gerilimler yüzünden Karadeniz'de daha etkili olma arzusu

[164] Sarıbeyoğlu-Skalar ve Cecanpınar, "85. Yılında Montrö," 74.

[165] Tuba Eldem, "Canal Istanbul: Turkey's controversial megaproject; its likely impacts on the Montreux Convention and regional stability," *Stiftung Wissenschaft und Politik -SWP- Deutsches Institut für Internationale Politik und Sicherheit*, (43/2021); 7.

[166] Sarıbeyoğlu-Skalar ve Cecanpınar, "85. Yılında Montrö," 82.

taşıdığı bilinmektedir.^[167] Montrö Sözleşmesi'nin değiştirilmesi durumunda bir çok devlet mevcut dengenin kendi lehine değişmesi için çaba göstereceğinden Türkiye'nin Montrö Sözleşmesi'nin sağladığı avantajları kaybetme ihtimali göz önünde tutulmalıdır.^[168]

Daha evvel belirttiğimiz üzere, Montrö Boğazlar Sözleşmesi çerçevesinde Türk Boğazlarından geçiş rejimi zararsız geçişe benzeyen sui generis bir rejimdir. Geçiş rejiminin 1982 BMDHS'nde yer verilen transit geçiş rejimi olmaması ülkemiz lehine bir durumdur. Kanal İstanbul sebebiyle Montrö Sözleşmesi'nin feshedilip, yerine yenisinin yapılamaması ihtimalinde, diğer devletlerin 1982 BMDHS'nde yer alan transit geçiş rejiminin Türk Boğazları'nda da uygulanmasını talep etmesi kuvvetle muhtemeldir.^[169] Transit geçiş rejiminde savaş uçaklarının ve denizaltıların da boğazlardan geçiş hakkı bulunmaktadır. Türkiye'nin savaş durumunda bile boğazları kapatma yetkisi ortadan kalkacaktır. Böyle bir durum da Türkiye'nin güvenliğini tehlikeye atacaktır.

[167] Sarıbeyoğlu-Skalar ve Cecanpınar, “85. Yılında Montrö,” 82.

[168] Sarıbeyoğlu-Skalar ve Cecanpınar, “85. Yılında Montrö,” 82.

[169] Sami Doğru, “Türk Boğazlarının Hukukî Statüsü: Sevr ve Lozan'dan Montrö'ye Geçiş,” *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 15, no. 2, (2013): 165.

SONUÇ

Batılı devletlerin birçoğu petrolden kaynaklı kirlenmeye karşı önlemler almış ancak Türkiye Cumhuriyeti, kıyılarının ve boğazların korunması hususunda bu alanda geride kalmıştır.^[170] Montrö Boğazlar Sözleşmesi hükümleri kapsamında boğazlardan geçen gemi ve tankerlerin çevre kirliliği ve boğaz kıyılarında yaşayan insan hayatları üzerinde ciddi risk oluşturduğu bir gerçektir. Boğazlardaki gemi trafiğini azaltarak çevresel ve insan hayatı üzerindeki riskleri en aza indirmek maksadıyla Kanal İstanbul Projesi hayata geçirilmek istenmektedir. Ayrıca Mısır ve Panama gibi devletlerin kanallardan her yıl ciddi gelir elde etmeleri, ülkemizdeki politikacıları da bu projeyi gerçekleştirmek için teşvik etmektedir. Ancak uluslararası hukuk çerçevesinde projeye baktığımızda kanalın açılması hedeflenen sonuçları doğurmayabilir. Kanalı açtıktan sonra yukarıda ifade ettiğimiz üzere İstanbul Boğazı'ndan geçecek gemileri engellemek ve kanala yönlendirmek tahmin edildiği kadar kolay olmayacaktır. Milyarlarca dolar harcanarak inşa edilen kanalın işlevsiz kalma ihtimali de bulunmaktadır. Kanalı işlevsel hale getirmek için de Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ni değiştirmek veya feshetmek ülkemiz için daha ciddi olumsuz sonuçlara sebebiyet verecektir.

Türkiye, yapılması halinde, Kanal İstanbul'un geçiş rejimini ulusal hukuktaki düzenlemeleriyle belirlemelidir. Bu düzenlemeler uluslararası hukuka, Montrö Sözleşmesi'ne ve taraf olduğumuz diğer uluslararası sözleşmelere uygun olmalıdır.^[171] Kanal İstanbul hayata geçerse, boğazlardaki yoğunluğun belirli seviyelerin üzerine çıkması durumlarında, gemiler kanala yönlendirilebilir ve hatta bekleme süresinin maliyeti yüzünden kendileri kanalı tercih edebilirler. Kaldı ki bazı gemilerin, büyüklükleri sebebiyle boğazdan geçemezken kanalı kullanarak geçiş yapmaları da mümkün olabilecektir. Ancak İstanbul Boğazı'nın gemi geçişlerine kapatılması veya tankerlere kanalı kullanma zorunluluğu getirilmesi, Montrö Sözleşmesi ile denizlerin serbestliği (Mare Liberum) ilkesini benimseyen uluslararası hukuka aykırı olacaktır.^[172] Bu durum Montrö Sözleşmesi'nin, sözleşmeye taraf diğer dev-

[170] Cavid Abdullahzade, "Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği: Türk Hukukundaki Son Gelişmelerin Değerlendirilmesi," *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 58, no. 4, (2009): 697.

[171] Ece, *Montreux Boğazlar Konferansı*, 31.

[172] Ece, *Montreux Boğazlar Konferansı*, 30.

letler tarafından feshedilmesi tehlikesini getirebilir. Türkiye böyle bir tutum içine girmese dahi sözleşmeye taraf devletlerin, Kanal İstanbul'u Montrö Sözleşmesi'nin yapıldığı dönemdeki koşullarda esaslı bir değişiklik olarak değerlendirip sözleşmenin feshini talep etmeleri de mümkündür.

Kanal İstanbul'dan geçişlerde, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde olduğu gibi Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin güvenlikleri ön planda tutulmalı, savaş gemilerinin kanaldan geçişi sözleşmedeki hükümlere paralel olarak gerçekleştirilmelidir. Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemilerinin kanaldan geçişlerinde, Montrö Sözleşmesi'nde yer alan Karadeniz'de kalma süresi ve toplam tonaja ilişkin sınırlamalar titizlikle takip edilmelidir. Montrö Sözleşmesi'yle teminat altına alınan boğazlardan geçiş serbestisi ve zararsız geçiş ilkesi zedelenmeden gemilerin kanaldan geçişi teşvik edilmelidir. Bunun için de İstanbul Boğazı'nın ve boğaz kıyısında yaşayan nüfusun altında bulunduğu risklerin diğer devletlere başarılı bir şekilde anlatılması gerekmektedir. Aksi takdirde Kanal İstanbul'un, Montrö Sözleşmesi'nin feshi için bir gerekçe olarak Türkiye'nin karşısına çıkması olasıdır.

Karadeniz, küresel güçlerin mücadele alanlarından biridir ve buradaki denge sistemi Montrö Sözleşmesi ile güvence altına alınmıştır.^[173] Dolayısıyla Montrö Sözleşmesi'ni ve Karadeniz'in güvenliğini riske atma ihtimali oldukça yüksek olan Kanal İstanbul projesinden vazgeçilmesi en doğru tercih olacaktır. Kanal İstanbul, İstanbul Boğazı'nı çevresel felaketten korumayı amaçlayan ancak farklı çevresel felaketlere sebebiyet verebilecek bir projedir. Eğer projenin temel kaygısı çevre güvenliği ise Türkiye'nin, Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde boğazlardaki çevre ve insan hayatı güvenliği için çeşitli önlemler alması mümkündür. Kaldı ki ülkemiz geçmişte yaptığı ulusal düzenlemelerle, çıkardığı tüzüklerle boğazlardaki yetkisini kısmen kullanmış, geçişe ilişkin uluslararası hukuka uygun birtakım düzenlemeler getirerek risk faktörlerini düşürmüştür. Bu düzenlemeler yeterli görülüyorsa Türkiye yeni düzenlemeler yapma yoluna gidebilir. Bu haklı düzenlemeler Rusya gibi Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin tepkisini çekse de geçmişte olduğu gibi zamanla kabullenilecektir. Unutmamak gerekir ki Montrö Sözleşmesi sadece Türkiye'nin değil Karadeniz'e kıyısı olan tüm devletlerin güvenliği için bir teminattır.

[173] Sarıbeyoğlu-Skalar ve Cecanpınar, "85. Yılında Montrö," 74.

KAYNAKLAR

- Abdullahzade, Cavid. "Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği: Türk Hukukundaki Son Gelişmelerin Değerlendirilmesi." *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 58, no. 4, (2009): 693-710.
- Acer, Yücel ve İbrahim Kaya. *Uluslararası Hukuk Temel Ders Kitabı*. Ankara: USAK Yayınları, 2013.
- Akkaya, M. Ali. "Kanal İstanbul Projesi Karadeniz Kıyısındaki Devletlerle Olan İlişkilerimize Etkisi ve Montrö Sözleşmesi." *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 5/12, 242-262.
- Aksar, Yusuf. *Teoride ve Uygulamada Uluslararası Hukuk II*. 2. Baskı, Ankara: Seçkin Yayınevi, 2013.
- Apaydın, Deniz Tekin. "The Canal Istanbul Project: Governance By National Law Or International Law?" içinde *Contemporary Issues in Public Administrative Law*, 122-141, Szeged, Macaristan: 26 Eylül 2018.
- Canca, Hakan Selim. *Uluslararası Hukukta Türk Boğazları*. Ankara: Seçkin Yayınevi, 2012.
- Çınar, Meliha. "Kanal İstanbul'un Uluslararası Hukuk Bağlamında Değerlendirilmesi." *Uluslararası Afro-Avrasya Araştırmaları Dergisi*, no. 3, (2017/1): 20-34.
- Doğru, Sami. "Türk Boğazlarının Hukukî Statüsü: Sevr ve Lozan'dan Montrö'ye Geçiş." *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 15, no. 2, (2013): 123-169.
- Ece, Nur Jale. *Montreux Boğazlar Konferansı Tutanaklarından Tarihe Düşen Notlar ve Kanal İstanbul*. Ankara: Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi, Rapor No:155, Mayıs 2013.
- Ecemiş Yılmaz, Hatice Kübra. "Kanal İstanbul'un Hukuksal Açından Dört Büyük Kanal ile Karşılaştırmalı Analizi." *Uluslararası Çalışmalar Dergisi* 4, no. 1, (2020): 108-134.
- Ecemiş Yılmaz, Hatice Kübra. "Uluslararası Hukuk Perspektifinden Kanallara Kazandırılacak Hukuki Statüler: Kanal İstanbul Örneği." *Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 25, no. 42, (2020): 95-132.

- Eldem, Tuba. "Canal Istanbul: Turkey's controversial megaproject; its likely impacts on the Montreux Convention and regional stability." *Stiftung Wissenschaft und Politik -SWP- Deutsches Institut für Internationale Politik und Sicherheit*, (43/2021).
- Erhan, Çağrı. "Kanal İstanbul'un İnşası İçin Hukuki Engel Yok." Erişim 21 Ağustos 2022, <http://cagrierhan.net/2011/05/03/kanal-istanbulun-insasi-icin-hukuki-engel-yok-turkiye-gazetesi/>.
- Esq., Kayode Olatoke. "The Legal Regime Of International Straits." *Benue State University Journal of Private and Public Law*, Vol. 1/2, (2013): 270-281.
- Güneş, Şule. "Türk Boğazları." *ODTÜ Gelişme Dergisi*, 34, (Aralık 2007): 217-250.
- Ilgın, Sezer. "Türk Boğazları Konusunda Uluslararası Denizcilik Örgütü'ndeki (IMO) Çalışmalar." içinde *Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegan Kender'e 50. Yıl Birlikte Çalışma Yılı Armağanı*. 686-706. İstanbul: Çizgi Basın Yayın, 2007.
- İnan, Yüksel. *Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi*. 2. Bası, Ankara: Turhan Kitabevi, 1995.
- Kadioğlu, Muhsin. "Dünyadaki Yeni Kanal Projeleri ve İstanbul Kanalı." *Proceedings of Azerbaijan State Marine Academy*, Vol:1, 2020: 95-110.
- Karaağaç, Yunus. "Kanal İstanbul Projesinin Güvenlik Değerlendirmesi." Erişim 5 Şubat 2023, https://arelarsiv.arel.edu.tr/xmlui/bitstream/handle/20.500.12294/2594/Karaagac_Y_2020_02.pdf?sequence=1.
- Kalinov, Todor. "Canal Istanbul Challenges And Opportunities And Their Relationship To The Security." *IJASOS- International E-Journal of Advances in Social Sciences*, Vol. V, Issue 14, (August 2019): 756-767.
- Keller, Christian. "Kanal İstanbul:Pipedream or Politics?." *Actuelles de l'Ifri*, Erişim 5 Şubat 2023, <https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/christiankellerfinal.pdf>.

- Kesici, Ömer. “İstanbul Boğazı’na Alternatif Bir Suyolu Olarak Kanal İstanbul’un Montreux Sözleşmesi Bağlamında Değerlendirilmesi.” Yüksek Lisans Tezi, Yalova Üniversitesi, 2015.
- Koday, Zeki, Saliha Koday ve Çağlar Kıvanç Kaymaz. “Dünyadaki Bazı Önemli Boğazlar ile Kanalların Coğrafi Özellikleri ve Jeopolitik Önemleri.” *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 21/3, (Eylül 2017): 879-910.
- Kundak, Seda ve Mete Basar Baypınar. “The Crazy Project – Canal İstanbul.” *Trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente*, Vol 4, No 3, (Settembre 2011): 53-63.
- Meriç, Engin. “İstanbul Boğazı ve Türkiye’nin Yeni Geleceği İçin Su Yolu: Yeni İzmit Kanalı (KAP).” içinde *Türk Boğazları*, derleyen Nur Jale Ece, Engin Yayıncılık, 2011.
- Moore, John Norton. “The Regime of Straits and the Third United Nations Conference on the Law of the Sea.” *American Society of International Law*, Vol. 74, No. 1, (Ocak 1980): 77-121.
- Morvan, Yoann. “Kanal İstanbul: a “crazy project” serving political ambitions.” *Metropolitiques*, 3, Erişim 5 Şubat 2023, <https://metropolitiques.eu/IMG/pdf/MET-Morvan-en.pdf>.
- Özçelik, Ceyhan ve Kader Benli. “Canal Istanbul and Political Dispute on Turkish Straits.” *Dicle University Journal of Engineering*, Vol 12:5, (2021); 849-863.
- Öğüt, Selman. “Kanal İstanbul Projesi’nin Uluslararası Hukuk Açısından Değerlendirilmesi.” *Uluslararası Hukuk ve Politika Dergisi* 10, no. 38, 119-153.
- Ökten, Kazım. “Montreux Boğazlar Sözleşmesi.” Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi, 2008.
- Önem, Yüksel. “İstanbul Kanalı’nı Düşünüyorum.” *TÜBİTAK Bilim ve Teknik Dergisi*, (Ağustos 1990): 48-49.
- Özersay, Kudret. *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi*. Ankara: Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları, 1999.

- Pazarcı, Hüseyin. “Çılgınlığın Uluslararası Olası Etkileri.” *Cumhuriyet*, 04.04.2011. Erişim 21 Ağustos 2022, <https://www.yeniyaklasimler.org/?d=739>.
- Pazarcı, Hüseyin. *Uluslararası Hukuk*. Ankara: Turhan Kitabevi, 2013.
- Popescu, Daniela. “The Straits – between geopolitical best card and bone of contention in the Turkish-Russian relations. Kanal İstanbul Projesi.” *Romanian Journal of History and International Studies*, Vol. 2, No. 2 (2015); 233-243.
- Sarıbeyoğlu-Skalar, Meltem ve Hilal Cecanpınar. “85. Yılında Montrö Boğazlar Sözleşmesi: “Türkiye ve Karadeniz’e Kıyıdaş Devletler Açısından Önemi.” *Marmara Avrupa Araştırmaları Dergisi* 29, no. 1, (2021): 57-86.
- Saydam, A. Cemal. “Kanal İstanbul Projesi: Bilimsel Bir Karşı Görüş.” Erişim 21 Ağustos 2022, <https://yeniinsanyayinevi.com/kanal-istanbul-projesi-bilimsel-bir-karsi-gorus-cemal-saydam/>.
- Schachte, William L.. “International Straits and Navigational Freedoms.” *Ocean Development & International Law*, 24:2, (1993); 179-195.
- Simavoryan, Arestakes. “The Istanbul Canal or New Bosphorus.” Orbeli Center, 18 Haziran 2020, Erişim 21 Ağustos 2022, https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3905727.
- Soysal, İsmail. “Türk Boğazları ve 1936 Montreux Sözleşmesi.” içinde *Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi: Prof. Mahmut Belik ve Prof. Dr. Tahir Çağa'ya Saygı Semineri*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, 1994.
- Sucuoğlu, M. Kürşad. “Kanal İstanbul Projesi'nin Türk Denizciliği Açısından SWOT Analizi.” Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, 2014.
- Şener, Bülent. “Türk Boğazları'nın Geçiş Rejiminin Tarihi Gelişimi ve Hukuki Statüsü.” *Tarih Okulu Dergisi (TOD)* 7, no. XVII, (Mart, 2014): 467-493.
- Tuncer, Hüner. “Dünden Bugüne Boğazların Durumu ve Montrö Sözleşmesi.” içinde *Çılgın Proje Kanal İstanbul*. İstanbul: Kaynak Yayınları, 2014.

- Turğut, Muhammed ve Çağatay Konbul. "Süveyş ve Panama Kanalı Çerçevesinde Kanal İstanbul'un Lojistik Potansiyelinin SWOT Analizi ile Değerlendirilmesi." *IBAD Sosyal Bilimler Dergisi*, (2022;12): 586-604.
- Toluner, Sevin. *Türkiye'nin Bazı Dış Politika Sorunları*. İstanbul: Beta Yayınevi, 2. Bası, 2004.
- Tütüncü, Ayşe Nur. "Montrö Sözleşmesi ve Kanal İstanbul." *Public and Private International Law Bulletin* 37, no. 1, 113-123.
- Vank, M. Deniz. "Uluslararası Boğazların Hukuki Statüsü, Geçiş Rejimleri ve Türk Boğazları." *Ankara Barosu Dergisi* 1, no. 6, (1998): 84-116.
- Zenginkuzucu, Dikran M. ve Abdülbari Çintan. "Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Statüsünün Güncel Gelişmeler ve Kanal İstanbul Projesi Bağlamında Değerlendirilmesi." *Uluslararası Hukuk ve Sosyal Bilim Araştırmaları Dergisi* 1, no. 2, (2019): 67-79.

İnternet Kaynakları

- İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul Planlama Ajansı. *Kanal İstanbul Çalıştay Raporu*.
- İstanbul: 10 Ocak 2020, Erişim Ağustos 2022, https://kanal.istanbul/wp-content/uploads/2021/12/kanal_istanbul_calistay_raporu.pdf.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü, *Kanal İstanbul Projesi*.
- Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu*. Ankara: Ocak 2020, Erişim 20 Ağustos 2022, <https://www.kanalistanbul.gov.tr/images/uploads/icerik/KANALISTANBULNIHAICEDRAPORU.pdf>.
- WWF Rapor. *Ya Kanal Ya İstanbul, Kanal İstanbul Projesinin Ekolojik, Sosyal ve Ekonomik Değerlendirmesi*, Erişim 21 Ağustos 2022, https://wwftr.awsassets.panda.org/downloads/yakanalyaistanbulpdf_duzeltildi_1_1.pdf?9720/yakanalyaistanbul.

