

## “KANAL İSTANBUL” PROJESİ KARADENİZ KIYISINDAKİ DEVLETLERLE OLAN İLİŞKİLERİMİZE ETKİSİ VE MONTRÖ SÖZLEŞMESİ\*

M. Ali AKKAYA\*\*

### ÖZET

Türk Boğazları’ndan gemi geçişinin hukuki alt yapısı 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile belirlenmiştir<sup>1</sup>. Ticari ve askeri gemilerin Türk Boğazlarından geçişini düzenleyen sözleşme, Türkiye de dahil bütün taraf ülkeler için önem taşıdığı gibi ticari amaçlı Türk Boğazları’nı kullanan diğer taraf olmayan devletler için de geçerlidir. Bölgeye ilişkin son dönemlerde gündeme gelen “Kanal İstanbul Projesi” uluslararası kamuoyunun dikkatini tekrar Türk Boğazları’na çekmiştir. Bu çalışmada projenin Karadeniz kıyısındaki Devletlerle olan ticari ve siyasi ilişkilerimize getireceği özel durumlar Montrö Sözleşmesi de dikkate alınarak sosyal, ekonomik, siyasi, ekolojik ve hukuki boyutları irdelenmiştir.

**Anahtar Sözcükler:** Kanal İstanbul, Türk Boğazları, Montrö Sözleşmesi, Çılgın Proje, Karadeniz’in Stratejik Önemi

### *"CANAL ISTANBUL" PROJECT AND THE EFFECT OF BLACK OUR RELATIONSHIP WITH THE MONTREUX CONVENTION IN COASTAL STATES*

### ABSTRACT

The legal structure of the ship passage through the Turkish Straits was determined by 1936 Montreux Straits Convention. Commercial and contract regulating the passage of military ships through the Turkish Straits, Turkey is as important for all parties, including countries not party to apply to other states that use commercial Turkish Straits. The agenda for the region in recent years "Canal Istanbul Project" has attracted international attention again to the Turkish Straits. This study will bring our commercial and political relations with the State on the Black Sea coast of the project taking into account the special circumstances Montreux Convention of social, economic, political, ecological and legal aspects were discussed.

**Key Words:** Channel Istanbul, Turkish Straits, Montreux Convention, Crazy Project, In the Black Sea Strategic Importance

\* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu’da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII.Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

\*\* Yrd. Doç. Dr., İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, makkaya@istanbul.edu.tr

<sup>1</sup> Türk Boğazları ile kastedilen kavram İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi’nden yapılan geçişleri belirtmekle beraber, söz konusu üç deniz alanını kapsayan kendilerine has coğrafi ve hukuki konumu olan alandır.

## GİRİŞ

Türk Boğazları'ndan sağlanan geçişe alternatif oluşturması amacıyla planlanan “Kanal İstanbul Projesi”, diğer bir ifade ile “Çılgın Proje” ulusal ve uluslararası arenada sıkça gündeme gelmiştir. Bilimsel açıdan muhtelif disiplinlerin inceleme alanına giren projenin hukuk tekniği açısından değerlendirmesinin yapılması şüphesiz ki hayati önem arz etmektedir. Türk Boğazları'ndan sağlanan geçişe alternatif oluşturması amacıyla planlanan Kanal İstanbul Projesi, farklı mecralarda tartışılan bir konu haline gelmiştir. Bilimsel açıdan muhtelif disiplinlerin inceleme alanına giren projenin uluslararası hukuk açısından değerlendirmesinin yapılması şüphesiz ki hayati önem arz etmektedir. Projenin hayata geçirilmesinin Montrö rejimine aykırılık teşkil edip etmeyeceği ve açılması planlanan kanalın hukuki rejiminin ne şekilde belirleneceği hususları ile alakalı sorulara yanıt aranacaktır. Çalışmada, uluslararası hukukun farklı kurumlarından yararlanarak “rebus sic stantibus”<sup>2</sup> ilkesine katkı sağlayacak bir sonuca varmak hedeflenmiştir. Alt başlıklar olarak; temel kavramlar, projenin sosyal, ekonomik, siyasi ve ekolojik boyutları irdelenmiştir.

### 1. TEMEL KAVRAMLAR

**1.1.Boğazlar:** Boğazlar coğrafi açıdan, iki deniz alanını birleştiren doğal ve dar suyollarıdır<sup>3</sup>. Tek bir devletin kıyıdaşı olduğu ya da kapalı denize bağlanan dar suyolları "ulusal boğazlar"<sup>4</sup> olarak isimlendirilmektedir. Genel olarak bu boğazların

<sup>2</sup>"Koşullar değiştiği takdirde" anlamına gelen uluslararası hukuk ilkesidir. Bu ilkeye göre, bir anlaşmanın yapılışı sırasında var olan ve anlaşmayı etkileyen koşullarda değişiklik olması halinde taraflar bu anlaşmaya son verme ya da uygulamayı durdurma hakkına sahiptir. Rebus sic stantibus ilkesine başvurulabilmesi için şu şartlar gereklidir. Bunlar:1) Ortaya çıkan değişiklik köklü bir değişiklik olmalıdır. 2) Değişiklik öncesi koşulların anlaşmanın ana gerekçesini oluşturması gerekmektedir. 3) Ortaya çıkan değişiklik tarafların yükümlülüklerini önemli ölçüde etkilemelidir. Örneğin Türkiye, 1923 yılında imzalanan Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin günün şartlarına uymadığı gerekçesiyle 1936 yılında boğazlar için yeni bir rejim saptanmasını teminen yeni bir uluslararası konferans çağrısı yapmıştır. Bu talep üzerine gerçekleştirilen Montrö Boğazlar Sözleşmesi uluslararası hukuk açısından rebus sic stantibus ilkesine dayandırılmıştır. Uluslararası hukuk sisteminin en önemli ilkelerinden olan "pacta sunt servanda" (ahde vefa) ilkesiyle çelişen rebus sic stantibus'un iki kuraldışı olduğu bulunmaktadır: a) Sınır anlaşmalarına son vermek için bu ilkeden yararlanılamaz. b) Koşulların değişmesine kendi yükümlülüklerini yerine getirmemek suretiyle neden olan taraf bu ilkeyi ileri süremez.

<sup>3</sup>Suyolu; uluslararası hukuktaki en temel tanımı ile boğaz, iki deniz parçasını birleştiren tabi ve dar suyoludur. Benzer başka bir tanımlama kara parçaları arasındaki iki deniz alanını bağlayan doğal deniz yolu seklindedir.

<sup>4</sup>Ulusal boğaz; eğer boğaz tek bir devletin kıyılarından oluşan ya da bir kapalı denize bağlanan dar suyolu ise söz konusu boğaz “ulusal boğaz” olarak adlandırılmaktadır.

geçiş rejimi kıyı devletinin ulusal hukukuna göre belirlenir (Vank, 1998:6). Ancak boğazın genişliği karasularının iki katından fazla ise bu takdirde ortadaki açık deniz alanından geçiş, uluslararası hukuka tabi olacaktır. Bir boğazın "uluslararası boğaz"<sup>5</sup> kabul edilmesinde ve statüsünün belirlenmesinde coğrafi konum belirleyici olmaktadır (Aksar,2013:126). Türk Boğazlar bölgesinin statüsü Montrö Sözleşmesi ile belirlenmiştir<sup>6</sup>.

Eğer bir boğaz iki açık deniz alanını birbirine bağlıyor veya bir devletin münhasır ekonomik bölgesi ile açık denizi birbirine bağlıyor veya aynı veya iki farklı devletin münhasır ekonomik bölgesini birbirine bağlıyor ise “uluslararası boğaz” olarak kabul edilecektir (Güngör ve Akkaya, 2002: 123). Bir boğazın uluslararası deniz ulaşımı veya yoğunluğu açısından önemi ve bu yolun kullanılmasının zorunlu veya ihtiyari olması ona uluslararası boğaz niteliği kazandırmaz. Fakat bir boğaz her bakımdan ulusal boğaz nitelikleri taşıyor olsa bile, eğer özel bir uluslararası antlaşmanın konusunu oluşturuyorsa, uluslararası hukuk kurallarının uygulandığı uluslararası boğaz niteliği kazanır (Demirkıran, 2007:34). Türk Boğazları bu kapsamda incelenmektedir. Uluslararası boğazlardan geçiş “zararsız geçiş rejimi”ne<sup>7</sup> tabidir ve “geçiş özgürlüğü” temel ilkeyi oluşturmaktadır (Radek, 2014:125).

**1.2.Kanallar:** Kanallar, kara ülkesi içinde kalan, iki denizi birleştiren yapay dar suyolları olup boğazlardan ve diğer deniz geçiş yollarından farklıdırlar. Bunların geçiş rejimi uluslararası hukukta ikiye ayrılmaktadır. Bir tek devletin ulusal yetki alanına girenler ve belirli açılardan uluslararası hukuk kurallarına bağlı olan şekilde ikili bir sınıflandırma yapılmaktadır. Bugün önemli kanallar tek bir ülkenin egemenliğinde bulunmakta olduğundan yukarıdaki kriter çerçevesinde uluslararası rejimin kapsamına girmezler. Fakat bir suyolunun uluslararası nitelendirilmesindeki ikinci kriter onun uluslararası ulaşım açısından önemidir. Dünyadaki dört başlıca

<sup>5</sup>Uluslararası boğaz; uluslararası ulaşım için kullanılan deniz alanları uluslararası boğaz olarak adlandırılır. Tek bir devletin egemenliği altında bulunan boğazlar dahil olmak üzere uluslararası ulaşımına hasredilmiş veya coğrafi konumu gereği bu şekilde kullanılan boğazların hepsi uluslararası boğaz olarak adlandırılmaktadır.

<sup>6</sup> 20 Temmuz 1936 tarihinde Türkiye, Bulgaristan, Fransa, Yunanistan, Japonya, Romanya, SSCB, Yugoslavya, İngiltere ve Avusturya arasında imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi 9 Kasım 1936 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

<sup>7</sup>1958 KBBS'nin 16. maddesinin 3. fıkrası karasularından yapılan zararsız geçiş için kıyı devletine güvenliği sağlamak için elzem olması ve geçiş yapacak geminin tabi olduğu bayrak devletleri arasında hiçbir ayırım yapmama şartları altında zararsız geçişi erteleme yetkisi vermektedir.

kanalın üçü, bu ikinci kriter çerçevesinde uluslararası rejime dahil edilmiştir (Tuncer, 2014:93).

Mısır topraklarında yer alan Süveyş, Panama'da yer alan Panama ve Almanya toprakları dahilinde bulunan Kiel Kanalı antlaşmalarla uluslararası rejim altına konulmuşlardır. Dünyadaki dördüncü önemli kanal olan Korint ise İyon Denizi ile Ege Denizini birbirine bağlamasına rağmen herhangi bir uluslararası rejime dahil edilmemiştir. Uluslararası kanallar konusundaki genel eğilim bunlar için “geçiş serbestliği” yönünde genel bir teamülün var olmadığı ve her biri hakkında yapılmış olan antlaşmalarla geçişin düzenleneceği yönündedir (Öymen, 2014:64).

## **2.PROJENİN COĞRAFİ KONUMU VE TARİHİ SÜREÇ**

**2.1.Projenin Coğrafi Konumu:** Kanal İstanbul, hali hazırda Karadeniz ile Akdeniz arasında alternatifsiz bir geçit olan İstanbul Boğazı'ndaki gemi trafiğini rahatlatmak adına Karadeniz ile Marmara Denizi arasında yapılması planlanan “yapay su yolu” projesidir. Kanalın uzunluğu 40-45 km; genişliği yüzeyde 145-150 m, tabanda yaklaşık 125 m, suyun derinliği ise 25 m olacaktır (Ertürk, 2014:75). Kanalın Marmara Denizi ile birleştiği noktada 2023 yılına değin kurulması öngörülen iki yeni kentten biri olacaktır. Mevcut proje, İstanbul'da Avcılar, Bağcılar, Bakırköy, Arnavutköy, Başakşehir, Esenler, Eyüp ve Küçükçekmece'nin belirli bir bölümünü içeren bölgeyi kapsamaktadır. Kanal İstanbul, Küçükçekmece Gölü havzası için önem taşımakta olup havzanın yapay bir kanal ile coğrafyası doğal olarak değişikliğe konu olacaktır (Harita:1).



**Harita: 1,** Kanal İstanbul Projesinin Güzergahı, Kaynak:www.ibb.gov.tr)

## 2.2.Tarihsel Perspektiften Kanal İstanbul Projesi

Kanal İstanbul, İstanbul'da yapılması düşünülen bir “yapay su yolu”<sup>8</sup> projesidir. 2010 yılında “çılgın proje”olarak basına yansımış; ancak projenin adı, içeriği ve yeri uzun süre gizli tutulmuş, 2011 tarihinde projeye ilişkin temel bilgiler açıklanmıştır. Proje fikri ilk mi, yoksa daha önceden gündeme gelmiş mi ona kısaca değinmek istiyorum.

Tarihi sürece şöyle bir göz attığımızda İstanbul Boğazı'na alternatif su yolu projesinin tarihi Roma İmparatorluğu'na kadar gitmektedir. Bitinya valisi Plinius İmparator Trajan arasındaki yazışmalarda Sakarya Nehir Taşımacılığı Projesinden ilk defa bahsedilmiş, Karadeniz ve Marmara'nın yapay bir boğazla birbirine bağlama fikri 16. yüzyıldan bu yana altı kez gündeme gelmiştir.(Ertürk, 2014, 82). 1500'lü yılların ortalarında Osmanlı Devleti'nin hayata geçirmeyi planladığı üç büyük projeden biri Sakarya Nehri ve Sapanca Gölü'nü Karadeniz ve Marmara'ya bağlama projesidir.1550 yılında Kanuni Sultan Süleyman döneminde tekrar gündeme gelmiş olup dönemin iki

<sup>8</sup>Suyolu; uluslararası hukuktaki en temel tanımı ile boğaz, iki deniz parçasını birleştiren tabii ve dar suyoludur. Benzer başka bir tanımlama kara parçaları arasındaki iki deniz alanını bağlayan doğal deniz yolu şeklindedir.

büyük mimarı Mimar Sinan ve Nicola Parisi hazırlıklara başlanmasına rağmen savaşlardan dolayı bu projenin hayata geçmesi mümkün olmamıştır (Tuncer, 2014, 98).

Cumhuriyet dönemine kısa bir göz attığımızda ilk kez TÜBİTAK'ın Bilim ve Teknik Dergisi'nde Ağustos 1990 tarihinde yayınlanan bir makalede öneri yapıldığını görmekteyiz. Dönemin Enerji Bakanlığı Müşaviri Yüksel Önem'in kaleme aldığı makalenin başlığı "İstanbul Kanalı'nı Düşünüyorum" idi. Büyükçekmece Gölü'nden başlayıp Terkos Gölü'nün batısından geçecek İstanbul Kanalı, uzunluğu 47 km, su yüzeyindeki genişliği 100 m, derinliği 25 m olarak tasarlanmıştır. (Önem, 1990; 46).

1994 yılında Bülent Ecevit İstanbul'un Avrupa yakasında Karadeniz'le Marmara arasında bir kanal açılmasını önermiş ve proje "Boğaz ve DSP'nin Kanal Projesi" ismiyle DSP'nin seçim broşürlerinde yer almıştır (DSP, 1994:2). "Çılgın Proje"nin kamuoyunda ilk duyumu 23 Eylül 2010'da gazeteci Hıncal Uluç tarafından "Başbakan'dan bir "Çılgın" proje ki.." adlı yazısında projenin içeriği verilmeden bahsedilmiştir (Ertürk, 2014:53).

### **3.TÜRK BOĞAZLARI VE KANAL İSTANBUL**

#### **3.1.Türk Boğazları ve Stratejik Önemi**

İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizi'nden oluşan Türk Boğazlar sisteminin, Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan tek su yolu olarak sahip olduğu stratejik önem tartışılmaz bir gerçektir (Doğan ve Akkaya, 2005:30). Türk Boğazları, ülkemizin olduğu kadar, Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin de gerek ekonomisi, gerek askeri güvenliği açısından hayati önem taşımaktadır (Radek, 2014:136). Boğazlar, Karadeniz ülkelerini dünya piyasalarına bağlayan ana ticaret güzergahıdır.

Türk Boğazları taşıdığı stratejik önemin yanı sıra, dünyada başka örneği olmayan birçok özelliklere sahiptir. İlk olarak, İstanbul Boğazı, 3.000 yıllık tarihe ve 17 milyona yaklaşan nüfusa sahip bir metropoldür. Aynı zamanda UNESCO tarafından "dünyanın kültür mirası" olarak ilan edilmiş, ortasından ve tarihi mekanlarının arasından kıvrılarak bir gerdanlık gibi geçmektedir. Osmanlı döneminde kıyılara konuşlandırılan yalılar (yalı kültürü) ise boğaziçi mimarisinin en seçkin örneklerindedir ve ayrıca İstanbul Boğazını eşsiz güzelliğe kavuşturmuştur (Doğan



ve Akkaya, 2005:32)<sup>9</sup>. Günümüzde büyük çoğunluğu halen eski ve doğal yapılarını koruyan yalılar, hem İstanbul şehrinin, hem de Türkiye'nin en pahalı taşınmazları arasında yer alırlar<sup>10</sup>. İstanbul Boğazı'nın Karadeniz ülkelerinin Akdeniz'e çıkış kapısıdır. Asya ile Avrupa kıtalarını birbirinden ayıran "doğal su yolu" olması sebebi ile çok eski çağlardan kalan stratejik bir öneme sahiptir.(Güngör ve Akkaya, 2002:146).

### 3.2.Uluslararası Hukuk ve Boğazların Rejimi

Karasuları içinde kalan boğazlar bakımından geçiş sistemi (transit geçiş)'dir. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonu'nun 38. maddesinde "transit geçiş hakkı, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir kısmı ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer kısmı arasında, boğazdan, sürekli ve çabuk transit geçmek amacıyla ulaştırma ve uçuş serbestilerinin kullanılmasıdır" şeklinde tanımlanmıştır. Buna göre transit geçiş, uluslararası ulaşımda kullanılan ve suları tümüyle kıyı devletinin veya kıyıdaş devletlerin karasularına dahil olan boğazlardan geçiş için önerilen bir rejimdir (Özbek, 2014:46).

Transit geçiş konusunda dikkat edilmesi gereken husus, transit geçiş hakkının ancak boğazın "tamamının" karasularına dahil olması halinde söz konusu olacağıdır. Eğer boğazdan karasularına girmeden geçmek mümkünse bu boğazda transit geçiş rejimi uygulanmayacaktır (Tuncer, 2014:122). Transit geçiş hakkı hem ticaret hem de savaş gemileri açısından söz konusudur. Gemiler boğazdan geçerken oyalanmaksızın ilerlemek, boğaza kıyısı olan devletlerin ülke bütünlüğüne ve siyasi bağımsızlığına ve Birleşmiş Milletler ilkelerine aykırı olacak herhangi bir biçimde kuvvet kullanmamak veya kuvvet kullanma tehdidinde bulunmamak; olağanüstü durum hariç, sürekli ve çabuk transitin olağan biçimleriyle ilintili olmayan herhangi bir faaliyetten kaçınmak,

<sup>9</sup> Yalı Kültürü: Deniz, yalının sanki ön bahçesi, yalı ise deniz üstüne kurulu bir kaptan köşkü gibidir. Anadolu'da on asır önce başlayan Türk-İslam göçebe aile yaşamı, Osmanlılarla beraber sabit mekana, denizle bulunduğu yerde ise yalı yaşamına dönüşmüş ve yalı yaşamı, Boğaziçi'nde yaşama sanatının doruğuna erişerek eserlerini Boğaziçi'nde vermiştir. Yaklaşık 30 km uzunluğunda olan ve 500'e yakın yalının yer aldığı İstanbul Boğazı yalı kültürü ve gelişim süreci için temel örneklerdir.

<sup>10</sup>Boğaziçi yalılarının en bilinenleri Hasip Paşa Yalısı, Muhsinzade Yalısı, Ahmet Fethi Paşa Yalısı, Tophane Müşiri Zeki Paşa Yalısı, Kıbrıslı Yalısı, Tahsin Bey Yalısı, Kont Ostrorog Yalısı, Şehzade Burhaneddin Efendi Yalısı, Zarif Mustafa Paşa Yalısı ve Nuri Paşa Yalısı olarak sıralanabilir. Ayrıca; Osmanlı döneminde Boğaziçi'nde çok sayıda muhteşem sarayları inşa edilmiştir Bunlar. Dolmabahçe Sarayı, Çırağan Sarayı, Beylerbeyi Sarayı, Küçüksu Kasrı, Beykoz Kasrı Adile Sultan Kasrı'dır. Galatasaray Üniversitesi, Mısır Konsoloslugu ve Sakıp Sabancı Müzesi gibi tarihî yapılar da Boğaziçi'nin diğer bilinen eşsiz mimari örneklerindedir.

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonu'nda getirilen kurallara ve denizde çatmanın önlenmesi, deniz güvenliği kurallarına uymakla yükümlüdürler (Güngör ve Akkaya, 2002:84).

### 3.3.Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve Türk Boğazları

20 Temmuz 1936 tarihinde Türkiye, Bulgaristan, Fransa, Yunanistan, Japonya, Romanya, SSCB, Yugoslavya, İngiltere ve Avusturya arasında imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi 9 Kasım 1936 tarihinde yürürlüğe girmiştir. İtalya 1938 yılında sözleşmeye katılırken Japonya 1951 yılında imzalamış olduğu barış antlaşması ile sözleşmeden kaynaklanan tüm haklarından vazgeçmiştir. Sözleşme 29 madde, 4 ek ve bir protokolden oluşmaktadır.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi, 1923 Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin yukarıda belirttiğimiz hukuki düzenlemesini kaldırmış ve bunun yerine "suigeneris" bir geçiş rejimi ikame etmiştir. Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin Türk Boğazları için öngördüğü askerden arındırılmış bölge statüsü ve Boğazlar Komisyonu Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesi ile beraber hukuken geçersiz hale gelmiştir.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin başlangıç kısmında da belirtildiği üzere sözleşmenin ana hedefi başta Türkiye olmak üzere Karadeniz'e kıyıdaş olan bütün devletlerin Karadeniz'deki güvenliğinin sağlanmasıdır. Sözleşmenin ruhunu oluşturan başlangıç bölümünde özellikle Türkiye'nin güvenliği hususunun temel hedef olarak ortaya konulması oldukça önemlidir. Başlangıç kısmının bu şekilde kaleme alınması, Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile kurulmuş olan Boğazlar Komisyonu'nun hukuki varlığını kaybetmesi ile komisyona tanınan bütün yetkilerin Türkiye'ye geçmiş olması durumunu tamamlayan bir karakter sergilemektedir. Bu bağlamda doktrinde özellikle altı çizilen diğer bir husus da Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Türkiye'nin yetkisini sadece geçiş çerçevesinde sınırlandırmış olmasıdır. Bunun anlamı şudur. Türkiye'nin boğazlarla ilgili haiz olduğu zabıta ve yargı gibi farklı konulardaki yetki kullanma kabiliyeti sonuna kadar mevcuttur (Topsoy, 2012:45).

Türkiye'nin Türk Boğazları'ndan sağlanan geçişlerle ilgili boğazların çevresinin güvenliğini sağlamaktan deniz çevresinin korunmasına kadar her türlü yetkisini sözleşmede belirtilen geçiş rejimine hanel getirmemek şartı ile mevcut olduğunun bilinmesi gerekir. Boğaz trafiğini azaltmak amacı ile yapılması planlanan



kanal projesi ile ilgili tartışmalar Türkiye'nin sözkonusu yetkileri göz önünde bulundurularak sürdürülmelidir. Zira Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne aykırı olması muhtemel herhangi bir durumun tespit edilebilmesi için hem sözleşmenin ruhunun hem de uluslararası hukukun koyduğu kuralların ışığında belirli sorgulamaların yapılması gerekmektedir (Ece, 2013:86).

### **3.4.Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve Kanal İstanbul**

Türk Boğazları'ndan gemi geçişlerinin hukuki altyapısı 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile belirlenmiştir. Ticari ve askeri gemilerin Türk Boğazları'ndan geçişini düzenleyen sözleşme, Türkiye de dahil bütün taraf ülkeler için önem taşıdığı gibi, taraf olmayan ülkeler için de uygulanıyor olması olaya evrensel bir ilgi ve nitelik kazandırmaktadır (Öymen, 2014:65).

Kanal İstanbul projesinin başarılı olabilmesi için gemilerin ve özellikle tehlikeli yük taşıyan gemilerin İstanbul Boğazı'nı değil Kanal İstanbul'u kullanmaları gerekir. Kanal İstanbul geçişini finansal açıdan daha cazip kılarak gemileri Kanal İstanbul'u kullanmaya teşvik etmek mümkün olabilir. Ancak bunu sağlamak için İstanbul Boğazı'ndan geçişi yasaklamak hatta zorlaştırmak, gerek Montrö Sözleşmesi'ne gerekse Montrö Sözleşmesi feshedilse dahi genel kabul görmüş uluslararası hukuk kurallarına açıkça aykırı olacaktır. Bu uygulama talebi nedeniyle ülkemiz hem Montrö Sözleşmesine, hem de uluslararası hukuka göre, gemileri Kanal İstanbul'u kullanmaya zorlayamayacaktır.

Sözleşmesinin 2. maddesine göre; barış zamanında, ticaret gemileri, gündüz ve gece, bayrak ve yük ne olursa olsun, aşağıdaki 3. madde hükümleri saklı kalmak üzere, hiçbir işlem olmaksızın, Boğazlar'dan geçiş ve gidiş-geliş tam serbestisinden yararlanacaklardır. Bu gemiler, Boğazların bir limanına uğramaksızın transit geçerlerken, Türk makamlarınca, alınması iş bu Sözleşmesinin I sayılı Ek'inde öngörülen vergilerden ve harçlardan başka, bu gemilerden hiçbir vergi ya da harç alınmayacaktır. Ancak bu geçiş serbestisi; “özgür geçiş”, “serbest geçiş” hukuken “denetimsiz” veya “hiçbir düzenlemeye tabii olmamaksızın geçiş” anlamına gelmemektedir. Bu geçiş, uluslararası hukukun “zararsız geçiş” olarak belirlediği, kıyı devleti olan Türkiye'nin barış düzen veya güvenliğine zarar verecek hareketlerden kaçındığı müddetçe kullanabileceği bir serbestidir. Nitekim madde 2 geçişi, gerek

Yargıtay kararlarında gerekse uluslararası literatür ve uygulamada böyle nitelendirilmiş bir geçiş hakkı olarak kabul edilegelmiştir (Demirkıran, 2007:87).

### 3.5.Kanal İstanbul Projesi ve Hukuki Statüsü

Kanal İstanbul Projesi'nin bundan sonra hukuki rejiminin belirlenmesi en önemli konudur. Çalışmamızın ilk bölümünde incelediğimiz üzere, Montrö Boğazlar Sözleşmesi Türk Boğazları'ndan yapılacak olan geçişi belirlemektedir. Bu geçiş rejiminin sözleşmeye ve uluslararası hukuka uygun bir şekilde korunması ve söz konusu esaslara göre uygulanması sadece Türkiye açısından değil sözleşmeye taraf olan ya da sözleşmeye taraf olmasa bile Türk Boğazları'ndan geçiş yapmak isteyen gemilerin tabiyetinde bulunduğu bütün devletler açısından gözetilmesi gereken bir yükümlülüktür. Bununla birlikte Türkiye'nin kendi egemenlik alanı içerisinde inşa etmeyi planladığı yeni bir kanal ile ilgili hukuki rejimi belirleme yetkisi bambaşka bir tartışma konusudur (Selman, 2014:123).

Kanal İstanbul Projesi'nin uluslararası hukuk açısından değerlendirilmesi yegane ve en üst meşru otorite anlamına gelmekle beraber uluslararası hukuk kişileri ile egemen devletin kurduğu ilişkileri uluslararası hukuka göre sürdürmesini sağlayan gücü de simgelemektedir. Devletin ülkesinin üç değişik tezahürü mevcuttur. Bunlar devletin kara ülkesi, deniz ülkesi ve hava ülkesi olarak karşımıza çıkar. Bu üç ülke alanında devletin egemenlik yetkisini bağımsız bir şekilde kullanması devletin en doğal hakkıdır. Uluslararası hukukun devletin kara, hava ve deniz ülkesi ile alakalı olarak getirmiş olduğu sınırlamalar devletin egemenlik yetkisine zarar vermemektedir. Çünkü devlet, söz konusu sınırlamaları uluslararası hukukun bir kişisi olarak kabul ettiği için bizzat kendi iradesi çerçevesinde yapılan düzenlemelere tabi olmaktadır. Kanal İstanbul Projesi, Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde inşa edilmesi planlanan bir projedir. Eğer böyle bir proje inşa edilecek olursa açılacak olan yeni kanalla ilgili hukuki rejimin Türkiye tarafından tek taraflı olarak belirlenmesi bağımsız bir siyasi otoriteye sahip olan Türk devletinin en doğal hakkıdır.

Proje ile birlikte Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne aykırı olması muhtemel herhangi bir durumun tespit edilebilmesi için hem sözleşmenin ruhunun hem de uluslararası hukukun koyduğu kuralların ışığında belirli sorgulamaların yapılması

gerekmektedir. Eğer sözleşmede belirtilen şartlar sağlanarak değişiklik talebinde bulunulursa, değişiklik yapılabilmesi için oybirliğinin sağlanması gerekir. Bununla birlikte 14. ve 18. maddelerin değiştirilebilmesinde Türkiye'nin muhakkak içinde bulunduğu Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin dörtte üçünü içermek şartıyla sözleşmeye taraf devletlerin dörtte üçünün olumlu oyu aranmaktadır. Söz konusu hükümler Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi daimi üyeleri için öngörülmüş olan esasa ilişkin meseleler hakkında veto yetkisi kullanabilme hakkının bir benzerini 14. ve 18. maddelerin değiştirilmesi ile ilgili olarak Türkiye'ye tanımıştır (Vank, 1998:43).

#### **4.KANAL İSTANBUL PROJESİ VE OLASI ETKİLER**

Kanal İstanbul Projesinin olası etkilerini iki çerçeveden değerlendirmek mümkündür. Bunlardan birincisi olumlu yaklaşım ve etkileri, ikincisi ise olumsuz yaklaşım ve etkileridir. Bunlar;

**a.Olumlu Yaklaşım;** İstanbul Boğazı'nın güvenli hale gelmesi için Kanal İstanbul Projesinin hayata geçirilmesi önem taşımaktadır. “Çanakkale ve İstanbul Boğazı doğal kanallar olup; binlerce yıl önce oluşmuş kanallardır. Bunun dışında bir de yapay kanallar vardır. Panama, Süveyş Kanalı gibi. Bunlar da küresel ticaretin gelişmesi ile beraber maliyetleri düşürme, zaman tasarrufunu sağlamak açısından, düşünülmüş ve hayata geçirilmiş projelerdir. Kanal İstanbul, halihazırda Karadeniz ile Akdeniz arasında alternatifsiz bir geçit olan İstanbul Boğazı'ndaki gemi trafiğini rahatlatmak adına Karadeniz ile Marmara Denizi arasında yapay bir su yolu olacaktır. Bütün yük trafiği İstanbul Boğazı'na uğramadan kuzeyden güneye devam edecektir.

Kanal İstanbul Projesi ile dünyanın en önde gelen tarih, kültür, ticaret şehri İstanbul'un ayakta kalması hem ticari hem de turizm etkinliklerini artıracaktır. İstanbul Kanalı, İstanbul Boğazı'nı tanker trafiğinden kurtarmak için düşünülmektedir. İstanbul'a yapılacak bir kanal, tarihi ve tabii bir değere sahip İstanbul Boğazını ve bölge halkını her gün karşı karşıya oldukları büyük tehlikeden kurtaracaktır. Kanal İstanbul sayesinde İstanbul Boğazından geçen nükleer bomba eşdeğerindeki 10 bin tankere buradan geçiş sağlayacak ve tehlike ortadan kalkacaktır. Bu ve benzeri pozitif yaklaşımlar gerekçeleri ile birlikte iyi analiz edilmelidir.

**b.Olumsuz Yaklaşım;** genel olarak Montrö Sözleşmesinin tekrar gündeme gelmesi ve çevre felaketine yol açacağı noktasında odaklanmaktadır. Bunun yanında

Kanal İstanbul projesinin başarılı olabilmesi için gemilerin ve özellikle tehlikeli yük taşıyan gemilerin İstanbul Boğazı'nı değil Kanal İstanbul'u kullanmaları gerekliliği doğmakta ancak bunu sağlamak için İstanbul Boğazı'ndan geçişi yasaklamak hatta zorlaştırmak, gerek Montrö Sözleşmesi'ne gerekse Montrö Sözleşmesi feshedilse dahi genel kabul görmüş uluslararası hukuk kurallarına açıkça aykırı olacaktır. Aksi halde Montrö ile tesis edilmiş bölgesel barış süreci tekrar ısınacaktır.

#### 4.1.Uluslararası İlişkiler ve Strateji

Karadeniz üzerinde sadece ülkemizin değil Bulgaristan, Romanya, Ukrayna, Rusya ve Gürcistan'ın da söz sahibi olduğu konumundan hareketle Montrö ile tesis edilmiş uluslararası barışın devamı önceliğimiz olmalıdır. Ülkemiz içinde bulunduğu bölgenin stratejik konumu nedeniyle Kanal İstanbul projesiyle büyük devletlerin bölgesel hesaplaşmasında tekrar sahneye çıkarılacağı tezi kuvvetlidir (Öymen, 2014:42). Korkumuz kanal projesi ile birlikte Montrö Sözleşmesi güncellenmekte mi isteniyor sorusunu akıllara getirmektedir.

Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye jeopolitik ve jeostartejik konumu itibari ile deniz taşımacılığı ve deniz ulaşımı açısından Dünya'nın en kilit noktalarından biridir. Tüm teknolojik gelişmelere rağmen Karadeniz'den Akdeniz'e açılan yegane doğal çıkış yolu olmasına ek olarak, Avrupa ve Asya kıtalarını birbirinden ayıran doğal sınırı da oluşturmaktadır. Deniz taşımacılığı açısından giderek daha fazla kullanılmaya başlanan Türk Boğazları gerek Karadeniz'e kıyıdaş olan devletler açısından gerek Karadeniz'e ulaşmak isteyen devletler açısından kilit bölge olma özelliğini devam ettirmektedir. Türk Boğazları'nın sıkça vurgulanan bu özel durumu ülkemiz açısından birçok avantaj sağlıyor olsa da bu özel konumun getirmiş olduğu ve her daim gözetilmesi gereken hassas sorumluluklar da mevcuttur (Topsoy, 2013:78).

Dünya'nın en yoğun deniz trafiğinin yaşandığı denizler Akdeniz ve Marmara Denizi'dir. Deniz trafiğinin yoğun olması denizde meydana gelen kaza riskinin trafiğin seyrek olduğu bölgelere oranla daha fazla olmasına sebebiyet vermektedir. Yani deniz trafiğinin iki deniz alanında yoğun olması bir yandan Türkiye'nin önemli bir coğrafi geçiş bölgesi olduğunu gösterirken, bir yandan da bu geçişlerden kaynaklanan

problemlerle alakalı etkin çözüm metotlarının geliştirilmesi gerektiğini işaret etmektedir.

Montrö Antlaşması'na göre Türkiye'nin Boğaz'ı trafiğe kapatması ve isteği doğrultusunda trafiği Kanal'a aktarması mümkün değildir. Bu nedenle de bazı uzmanlar projenin Montrö Antlaşması'na aykırı olduğunu söylerken, kimi uzmanlar da antlaşmanın 1936'da imzalandığını, Türkiye'nin Boğaz'daki çevresel argümanlarının güçlü olduğunu ve bu çerçevede Montrö'nün zaten güncellenmesi gerektiğini savunuyor. Ancak Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerin Boğazlar'da daha fazla söz hakkı istemesi durumunda konu elbette daha ciddi bir uluslararası soruna da dönüşebilir. Türkiye doğal konumu ve bu konuma eklenen yapay yapılar ile bölgesel güç olma statüsünü ve kredilibitesini uluslararası barış endeksli kullanacaktır.

#### **4.2.Kentleşme ve Konut Üzerindeki Etkisi**

İstanbul, bugüne kadar yapılan bütün planlarda doğu-batı istikametinde gelişmesi gereken ve kuzeye asla gelişmemesi gereken bir coğrafyada bulunmaktadır. Sadece İstanbul'un değil, bütün bölgenin yaşamsal kaynakları kuzeydedir ve şu anda İstanbul yaşamsal kaynaklarının üzerinde büyümüş bir şehir konumu arz etmektedir. İstanbul'un su havzalarının ve ormanlarının kuzeyde olduğu bir gerçek ise ki öyle, İstanbul'un kuzeye doğru büyümesi sakıncalıdır. Yeni yerleşim bölgelerinin açılması bu anlamda risk teşkil etmektedir. Ekonomik krizleri İstanbul ve benzeri rantı yüksek kentlerde inşaat sektörü ile finanse etmek ülke çıkarları açısından düşünülmemesi gereken bir politika olmalı, bu anlayıştan vazgeçilmelidir.

Kanal İstanbul projesinin yer aldığı bölgede çevreye duyarlı ve modern bir yapılaşmanın inşa edilmesi hedeflenmektedir. 2012'de Bakanlar Kurulu kararıyla “rezerv alanı”<sup>11</sup> ilan edilerek yeni şehir kurulması çalışmalarına başlanan Avrupa yakasındaki 40.000 hektarlık alanın imar planları büyükşehir devredilmiştir. Yoğun nüfus baskısı altında bulunan tarihi İstanbul şehri bu proje ile ikinci bir baskıya maruz kalacaktır. Proje öz itibarıyla kentte hava kirliliğine ve sağlık sorunlarına neden

---

<sup>11</sup> Rezerv alanı; Kentsel Dönüşüm Kanunu uyarınca gerçekleştirilecek uygulamalarda yeni yerleşim alanı olarak kullanılmak üzere, TOKİ veya idarenin talebine bağlı olarak re'sen, Maliye Bakanlığı'nın uygun görüşü alınarak Bakanlıkça belirlenen alanlardır.

olacak, gemi kazası/patlama vb. tehlikeler İstanbul Boğaz kıyısından, Kanal İstanbul kıyısına taşınmış olacaktır.

Proje kapsamında E-5, TEM ve tren yolu için inşa edilecek üç yüksek köprü, İstanbul'un batıyla olan ulaşımını zorlaştıracaktır. Doğal ulaşım ağı köprülü ve sınırlı sayıda geçişe izin veren kapasiteli geçiş ile Trakya ve Avrupa'ya açılan güzergahı sınırlandırmış olacaktır. Kanal etrafına rant için yerleşim bölgeleri inşa edilirse ki proje gündeme gelir gelmez milyarlarca liralık arsa satışı gündeme gelmiştir. Ortaya çıkan rant kişi bazlı değil kamu bazlı kullanılmalıdır. Diğer bir ifade ile kentsel rant şerefiyelendirilmelidir (Aşan, 2014:87).

Proje kapsamında ulaşım, enerji ve çevre uygulamalarının yanı sıra kanal çevresinde modern bir yaşam alanı oluşturulması hedefleniyor. Kongre, festival, fuar, otel, spor tesislerinin de Kanal İstanbul ile birlikte faaliyete geçirilmesi planlanıyor. Dolayısıyla bölge yoğun bir yapılaşma baskısı altında kalacaktır. Nüfus yoğunluğu, çevre duyarlılığı ve mimari tasarımlarla geliştirilecek yeni şehir için 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni İmar Planı da düzenlenecektir. Plansız bölgenin verimli şekilde düzenlenebilmesi için uygulama imar planları da belediye tarafından hazırlanacaktır. Bu sayede planlar tamamlanarak onaylandıktan sonra inşaat proje ruhsatları da alınabilecektir. Bölgede emlak ve imar artışlarının manipüle edilmemesi için tüm plan süreçleri tamamlanacaktır. Ancak uygulamaya baktığımızda bölgeye ilişkin sürekli imar planı revizyonunun gündeme gelmesi, plan revizyonlarının kentleşmenin genel ilkeleri ve kamu yararı amaçlı yapılmadığı savını güçlendirmektedir (Akkaya, 2014:75).

### **4.3.Çevre-Ekoloji Üzerindeki Etkileri**

"Kanal İstanbul" projesiyle ilgili tartışmaların boyutu her geçen gün artmaktadır. Kanalın yaratacağı olası çevre felaketleri ise şimdilik gündemde yeteri kadar yer bulmamış olmakla birlikte ulusal ve bölgesel devletler nezdinde konferanslar düzenlenip tartışılmamıştır. Projenin hayata geçmesi durumunda deniz canlılarının, su havzalarının, verimli tarım alanlarının ve ormanların ciddi şekilde olumsuz etkileneceğini bir gerçektir. Akademik çevre ve uzmanlar projenin hayata geçirilmesi durumunda İstanbul'un yaşam kaynaklarına zarar vereceği konusunda uyarıda bulunmaktadır (Özbek, 2014:26).



Projeye genel anlamda karşı çıkanlar Karadeniz’in suyunun Marmara Denizi’ne boşalacağını ve çevrenin çalgınca tahrip edileceği öngörmektedirler. Projenin tamamlanmasıyla birlikte Terkos, Küçükçekmece ve Büyükçekmece gölleri kuruyacak, Marmara Denizindeki su ürünlerine zarar verecektir (Saydam, 2014:13). Proje sonrası Karadeniz yüzey suyu etkisi altında kalacak Marmara Denizin hacmi  $3.380 \text{ km}^3$  dür. Canlılık olan kısım ise  $230 \text{ km}^3$ ’dür. Dolayısıyla çok kısa sürece değişikliğe olumsuz cevap verecektir. Kanalın açılması için yaklaşık 1 milyon metreküplük bir kazı ile en az  $42 \text{ km}^2$ ’lik yeşil alan tahrip edilmiş olacaktır (Küçükakça ve Akkaya, 2014:67). Proje ile ilgili birtakım yasal değişikliklerde yapılmaktadır. Bu projenin ÇED’nin yapılmasına gerek duyulmayacak projeler kapsamına alınacak olması çevre hukuku açısından birtakım olumsuzlukları da beraberinde getirecektir (Akkaya, 2002:11).

Yapılması planlanan kanalın deniz kimyasındaki değişimlere neden olacağı, denizlerdeki tuzluluk oranlarının değişmesine neden olacağı bir gerçektir. Milyonlarca yıldır buraya uyum sağlamış balık popülasyonlarının çok ciddi şekilde etkilenmesi, bunun sonucuna balık popülasyonlarında ciddi düşüşler yaşanmasına neden olacaktır. Bu da yine bu projenin ekonomik açıdan kayıp olacağını göstergelerinden birisidir. Proje ile birlikte açılan 25-30 m ‘lik kanal Istranca Dağları’ndan beslenen yer altı suları üzerinde etkisi tartışılmazdır. İstanbul’un yer altı su damarları kesilmiş olacaktır. Karadeniz’in tuzlanma süreci dahada hızlanacaktır.

Projeden beklenen amaç deniz ulaşımında yolu kısaltmak, kapalı denizler arasında ulaşımı sağlamak, denize çıkışı olmaya şehirleri denize bağlamak, ekonomik ve alternatif bir su yolu sunmaktır. Gemi kanalı tasarımı ve işletilmesi konusundaki literatüre baktığımızda çalgınca boşalan bir deniz yok ancak gemi kanallarının çevreye etkisinin olduğu bir gerçek olup üç temel başlık altında irdelenmektedir (Saydam, 2014:12). Bunlar;

***Değişen akım ve su kalitesi:*** Yıllar süren ve pahalı olan hafriyat yüzünden gemi kanalları genellikle haliç ve akarsu ağızlarından itibaren inşa ediliyor. Farklı tuz, vb. içeriği olan deniz suyu, geçtiği/aktığı haliç, akarsu vb.nin tuzluluğu, sıcaklığı, suyun hızı ile birlikte buralarda yaşayan bitki ve hayvanları etkiliyor. Tuzluluğu önlemek için de “lok” adı verilen yükselme havuzları kullanılmaktadır. Sonuç olarak

kanaldaki akımın taşıyacağı farklı kalitedeki su, aktığı göl, akarsu, halıç ve denizdeki su ürünlerini, vb. ekolojik sistemi bozuyor. Benzeri risk kanal İstanbul için de geçerlidir.

***Kanalın temizlenmesi ve atıkları:*** Kanal, akıntıyla taşınacak rusubat vb. malzemeye beraber ot, midye, istiridye, deniz tarağı, vb.nin istilasına uğrayacaktır. Bu çamur, deniz dibi bitki ve hayvanların temizlenmesi için kanalın bir çeşit tarakla düzenli olarak taranması gerekiyor. Bu tarama işlemleri suyun bulanması, kimyasal maddelerin suda tekrar asılı hale gelmesi vb. yüzünden kanal suyundaki çözülmüş oksijen miktarı önemli ölçüde azalıyor ve kitlesel balık, vb.nin ölümüne neden olacaktır.

***Dalgakıranlar ve loklar:*** Su seviyeleri farklı denizler arasında açılan kanallardaki kot farkıyla beraber rüzgarlar, yüksek dalga ve fırtına kabarması sonucunda kanallardaki su tehlikeli bir şekilde hızlanıp seviyesi yükselebilecektir. Bunları engellemek için kanalda yapılacak olan dalgakıran ve loklar da suyun sürekli olarak karışmasına neden olarak su kalitesini bozup ekolojik yıkımlara neden olabilecektir. **Denizden ormanlara, bitkilerden tarım arazilerine bölge ciddi bir çevre tehlikesi ile karşı karşıya kalacaktır.**

#### 4.4.Deniz Trafığı Üzerinde Olası Etkiler

Yılda ortalama 50.000 gemi Türk Boğazlar Bölgesi'nden geçiş yapmakta olup bunların yaklaşık % 20'si tehlikeli yük taşıyan gemilerdir. Bu yüzden Türk Boğazlar Bölgesi'nde yoğun bir ulusal ve uluslararası deniz trafiği olması nedeniyle can, mal ve çevre güvenliği bakımından büyük risklerle karşı karşıya bulunan bir bölgedir. Kanal İstanbul Projesinin genel amacı bu riski minimize etmektir. Projeyi pozitif anlamda savunanlar İstanbul Boğazı'ndaki tehlikeli deniz trafiğine ve alternatif bir su yolu üreterek IMO'da PSS kozu elde edileceği tezini ileri sürmektedirler (Ece, 2014:87).

Yüksek trafik yoğunluğu, tehlikeli yük taşımacılığı, artan gemi boyları, karmaşık trafik yapısı, güç hava, deniz, akıntı ve iklim şartları, hassas çevre şartları, mahalli tehlikeler, gemi trafiğini etkileyen diğer denizcilik faaliyetleri, artış gösteren deniz kazaları, gemilerin ilerlemesini kısıtlayan dar su geçitleri, yukarıda belirtilen hususları içermesi nedeniyle, İstanbul Boğazı dünyanın diğer Boğazlarına kıyılı ve iç sularına göre kaza riski en yüksek suyoludur (Güngör ve Akkaya, 2002:125).

İstanbul Boğazı'nda yaşanan olaylar göstermektedir ki Boğazda meydana gelebilecek kazaların etkileri; büyük çapta çevre kirliliği, büyük yangınlar, kitlesel ölümler, deniz canlılarının tamamen yok olması gibi sonuçlar doğabileceği gibi, dört denizimiz "kapalı deniz olmaları" su yenileme zamanının uzun olması dolayısıyla, denize giren atıkların ortamda kalma süresi daha fazladır. Uzun zaman bu etkilerden kurtulmayacaktır. Ayrıca; İstanbul'un tarihini göz önünde bulundurarak meydana gelebilecek kazaların tarihî eserlere verebileceği zararların neler olabileceği tahmin bile edilemez. İstanbul gibi bir tarih hazinesi ve kültür mirası büyük zarar görecektir. İnsanlığın kültür mirası olan eserler yok olmasına neden olacak ve bir tarih ortadan silinme tehlikesi ile karşı karşıyadır. Kanalın 25 m derinliği olup 20 m su altı derinliği olan gemileri geçirme durumunda gemilerin hareket alanını kontrol etmek mümkün olmayacak belki boğazlardan daha fazla kaza riski ile yüzyüze kalınacaktır (Abdullahzade,2009:12).

#### **4.5.İstihdam ve Milli Gelir Artışı Üzerindeki Etkileri**

Proje ile birlikte yeni istihdam alanları açılacağı, Boğaz trafiğinin azaltılacağını ve aynı zamanda bir enerji projesi olduğunu söylenmektedir. Ancak bu projenin ekonomik anlamda fayda, zarar ve fizibil olup olmadığı uzun araştırma sonucunda ortaya çıkacaktır. Bu anlamda, göz önüne alınması gereken en önemli hususlardan biri; öncelikle 17 milyona yaklaşan kent nüfusunu lineer olarak yayılmasına özen göstermektir.

Kanal İstanbul'a destek daha çok reel sektörden gelmektedir. Projeye inşaat ve iş makineleri sektörü Türkiye ekonomisinin büyümesine büyük katkı sağlayacak sektör olarak bakmaktadır. Uygulanma safhasına geçildiğinde yeni yatırımları da beraberinde getireceği bir gerçektir. Denizcilik sektörü ve buna bağlı lojistik gibi yatırımlar da eklendiğinde ticari potansiyel katlanacaktır. İnşaat sürecinde toplam istihdam 15 bin kişiyi bulacaktır. Kanal maliyetinin yanı sıra projenin entegre yatırımlarla birlikte toplam maliyetinin 50 milyar dolar civarında olacağı tahmin edilmekle birlikte yatırımcı ve yüklenici ulusal firmaların bu konudaki yeterliliği tartışmalıdır.

Bu projede ele alınması gereken bir diğer önemli ekonomik konu ise arazi rantıdır (Küçükakça ve Akkaya, 2014:67) Projeden kazanılacak arazi rantının ulusal

olduğunu unutmuyarak, bu potansiyeli Anadolu'dan göç veren şehirlerde istihdam yaratarak göçleri durdurmak için kullanmaktır. Kanal İstanbul'dan elde edilecek rantın Türkiye'nin değeri olarak harcanması ve Anadolu için adil bir dağıtım yapılması gerekmektedir. Bölgedeki arsa ve emlak fiyatları, projenin dile getirilmesiyle birlikte arttığı ortada olup bu proje mutlaka yapılacaksa, ülkeye fayda sağladığına inanıldığı için yapılacaktır. Yoksa birkaç kişi veya kuruma rant sağlanması için yapılmamalıdır. Bu nedenle, proje nedeniyle elde edilecek rant gelirlerinin bireyleri veya kurumları zengin etmesi söz konusu olamaz. Bunun için kamu idaresi proje nedeniyle şerefiyesi yükselen arsa veya gayrimenkullerden “şerefiye vergisi” alınmalıdır (Akkaya ve Doğan, 2005:760). Aynı şekilde proje nedeniyle zarar gören her birey ve kurum da desteklenmeli, proje kapsamındaki kamulaştırma süreci ve kamu bütçesine getireceği mali yük dikkate alınmalıdır. Projenin kendi kendisi finanse edebilecek bir proje olduğu etüdü yapılmış değildir.

## SONUÇ

Kanal İstanbul Projesi bölgesel denizlerin kimyasının, tuzluluk oranlarının değişmesinden tutun da İstanbul'a su sağlayan su havzalarının ortasından kanal geçirilerek bütün su rejiminin hidrolojisinin bozulmasına kadar, bu bölgede bulunan bitki örtülerinin ortadan kalkmasına yol açacaktır. İki deniz arasındaki 57 cm'lik kot farkı pek tabii ki çevresel sorunlara neden olacak, önce Marmara sonra Ege ve Akdeniz oksijensiz kalacaktır. Aynı zamanda proje hinterlandı içerisinde bulunan Trakya'da son derece azalan verimli tarım arazilerinin yapılaşmaya açılmasına sebebiyet verecek ve yeni kentleşme dürtüsüyle birlikte İstanbul beklenmedik göç alacaktır.

Kanal İstanbul Projesi, Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde inşa edilmesi planlanan bir projedir. Kanal İstanbul Projesi eğer milli çıkarlarımızın bir gereği ise, ki bu yönde olduğu kanısındayız. Boğaz trafiğini azaltmak amacı ile yapılması planlanan kanal projesi ile ilgili tartışmalar Türkiye'nin sözkonusu yetkileri ve milli çıkarları göz önünde bulundurularak sürdürülmelidir. Siyasi söylemleri bilimle yoğurarak gündeme taşıyabilirsek uluslararası ölçekte konumuz değişecektir. Aksi halde Montrö ile tesis edilmiş bölgesel barış süreci tekrar ısınacak, Karadeniz kıyısındaki devletler ile olan ilişkilerimiz kesintiye uğrayacaktır. Başlangıçta ekonomik ve ticari nedenlerle inşa edilen Süveyş Kanalı benzeri bir durumla karşı

karşıya kalabiliriz. Kanal projesi bir süre sonra kanalın yönetimi konusunda tartışmalara neden olacağı bir gerçektir. Kanalın taşıdığı güvenlik riskleri irdelenmemiş olup bu konudaki ulusal tavrın ne olacağı tartışılmalıdır. Kanal İstanbul’un işlevi, amacı ve olası riskler tartışılmamıştır. Ticari boyuttan çok askeri ve stratejik boyut her zaman ulusal ölçekte kapımızı çalan bir değer olacaktır.

### **KAYNAKÇA**

- Abdullahzade, C., (2009). “Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği: Türk Hukukundaki Son Gelişmelerin Değerlendirilmesi”, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt. 58, Sayı. 4, 2009.
- Akkaya, M. Ali (2014), Kıyı Alanlarındaki “İmar Planı Revizyonu”na Hukuki Yaklaşım, 8. Kıyı Mühendisliği Sempozyumu, İstanbul.
- Akkaya, M. Ali ve Doğan, E., (2005), Kıyı Yönetiminin Ekonomik Araçlarından “Kıyı Vergisi-Kıyı Koruma Katkı Payı”nın Analizi, Türkiye Kıyıları 05 Sempozyumu, KAY05, Muğla.
- Akkaya, M. Ali, (2002). Kıyı Yapılarında ÇED Uygulamaları, Türkiye Kıyıları 02-İzmir, Konferansı Bildiriler, KAY Milli Komitesi, ODTÜ, Ankara.
- Aksar, Y., (2013), Teoride ve Uygulamada Uluslararası Hukuk II (Ankara: Seçkin Yayınevi)
- Aşan, C., ve Akkaya, M. Ali (2014). “Kıyı Alanlarındaki Kentsel Rantın “Kamu Yararı” Amaçlı Kullanımına İlişkin Değerlendirmeler” 8. Kıyı Mühendisliği Sempozyumu, İstanbul.
- Demirkıran, M., (2007). “Türk Boğazları’ndan Geçiş Rejimi ve Geçiş Rejimi ile İlgili Yargıtay Hukuk Genel Kurulu’nun 22.11.2001 Gün E: 2001/4-955 K:2001/1073 Sayılı Kararı”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi , Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegan Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, 2007.
- Doğan E., ve Akkaya, M. Ali (2005). Türkiye Kıyıları Kavramsal Tanımlama-Planlama-Kullanım, Beta Yayıncılık, İstanbul.
- DSP, (1994), "Boğaz ve DSP'nin Kanal Projesi", DSP 1994 Seçim Broşürü.

- Ece, J., Nur (2013).“Montrö Boğazlar Konferansı Tutanaklarından Tarihe Düşen Notlar ve Kanal İstanbul”, Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi (ORSAM) , Rapor No. 155, 2013.
- Ece, J., Nur (2014). “İstanbul Boğazı’ndaki Deniz Kazaları”, Deniz Haber, 20 Mart 2014,  
<http://www.denizhaber.com/index.phpsayfa=yazarid=11yaziid=100095>.
- Ertürk, T.,(2014), “Kanal İstanbul Düşmanlık Projesi” Çılgın Proje Kanal İstanbul, Kaynak Yayınları, İstanbul.
- Güngör S., Akkaya, M. Ali., (2002). Türk Boğazları Ve Geçiş, Türkiye Kıyıları 02-İzmir, Konferansı Bildiriler, KAY Milli Komitesi, ODTÜ, Ankara.
- Küçükakça, E., ve Akkaya, M. Ali, (2014), İstanbul Kıyı Alanlarındaki Dolgu Projelerinin Sosyo-Ekonomik, Ekolojik Ve Hukuki Analizi, 8. Kıyı Mühendisliği Sempozyumu, İstanbul.
- Önem Y, (1990), "İstanbul Kanalı'nı Düşünüyorum" TÜBİTAK' Bilim ve Teknik Dergisi, Yıl: 1990, Sayı:46, s. 32-48.
- Öymen, O., (2014), “Kanal İstanbul Projesinin Dış Politika ve Uluslararası Hukuk Boyutu”, Çılgın Proje Kanal İstanbul, Kaynak Yayınları, İstanbul.
- Özbek, D.,(2014). Kanal İstanbul ve Montrö Sözleşmesi, “Hukuki, Kentsel Ve Ekolojik Yönleriyle Kanal İstanbul Çalıştayı: 28 Ocak 2014, İstanbul.
- Radek K., (2014), “Petrol Işığında Boğazlar Meselesi” Çılgın Proje Kanal İstanbul, Kaynak Yayınları, İstanbul.
- Saydam, C., (2014), “Çılgın Proje Nedir? Neden Olamaz”, Çılgın Proje Kanal İstanbul, Kaynak Yayınları, İstanbul.
- Selman Ö., (2014). Kanal İstanbul Projesi’nin Uluslararası Hukuk Açısından Değerlendirilmesi, Uluslararası Hukuk ve Politika, Cilt: 10, Sayı: 38, ss.119-153, 2014
- Topsoy, F.,(2012). “Türk Boğazları’nın Mevcut Hukuki Statüsü Işığında Alternatif Kanal Tartışmaları: Hukuki Yaklaşım”, Zirve Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi , Cilt. 1, Sayı. 1, 2012, s. 44-45.



Topsoy, F.,(2013). “Uluslararası Deniz Hukuku Kuralları Işığında gemi Trafik Hizmetleri (VTS) Sistemi ve Operatörlerinin Hukuki Statüsü”, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi , Cilt. 12, Sayı. 1-2, 2013, s. 907.

Tuncer H., (2014), “Dünden Bugüne Boğazların Durumu ve Montrö Sözleşmesi”, Çılgın Proje Kanal İstanbul, Kaynak Yayınları, İstanbul.

Vank, M., (1998). Deniz, “Uluslararası Boğazların Hukuki Statüsü, Geçiş Rejimleri ve Türk Boğazları”, Ankara Barosu Dergisi, Cilt. 1, Sayı. 6, 1998.

URL: <http://www.ibb.gov.tr/kanalistanbul.html>