

ULUSLARARASI HUKUK PERSPEKTİFİNDEN KANALLARA KAZANDIRILABİLECEK HUKUKİ STATÜLER: KANAL İSTANBUL ÖRNEĞİ

Hatice Kübra ECEMİŞ YILMAZ*

ÖZ

Çalışmada Kanal İstanbul için kazandırılabilir hukuki statüler, Süveyş ve Panama Kanallarında uygulanan hukuki statüler ve Türk Boğazlarının hukuki statüsü ile birlikte karşılaştırmalı olarak incelenmektedir. Türk Boğazlarının hukuki statüsüne bakıldığında, Türkiye'nin Montrö Boğazlar Sözleşmesinden, uluslararası deniz hukuku kurallarından ve Türkiye'nin tarihi geçmişinden kaynaklanan üstün hakları bulunmaktadır. Türk Boğazlarının önemi dikkate alındığında, İstanbul Boğazı'na paralel olarak inşa edilmesi planlanan Kanal İstanbul da taşıma ve ulaşım için kolaylık sağlayacak ve dünya ticareti için elverişli su yollarından birisi olacaktır. Kanal İstanbul'un etkin bir şekilde kullanılmasının sağlanması için, kanalın inşa edilmesinden önce hukuki statüsünün oluşturulması gerekmektedir. Çalışmada Kanal İstanbul'a kazandırılabilir muhtemel hukuki statüler üzerinde durulmuştur, kanala yeni bir uluslararası antlaşma ile uluslararası hukuki statü kazandırılırsa, antlaşmaya eklenebilecek yeni maddeler hususunda önerilerde bulunmaktadır.

* Öğr. Gör. Dr., Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Milletlerarası Hukuk Anabilim Dalı, E-Mail: hkeyilmaz@ybu.edu.tr, ORCID ID: 0000-0001-9438-0291.
Makalenin Gönderim Tarihi : 07.04.2020.
Makalenin Kabul Tarihi : 15.06.2020.

Anahtar Kelimeler: Kanal İstanbul, Montrö Boğazlar Sözleşmesi, uluslararası hukuk, Yeni Uluslararası Antlaşma.

THE LEGAL STATUS OF CANALS FROM THE PERSPECTIVE OF INTERNATIONAL LAW: EXAMPLE OF THE CANAL ISTANBUL

ABSTRACT

In this study, the legal status of the Canal Istanbul, the legal status of the Suez and Panama Canals, and the legal status of the Turkish Straits are examined comparatively. In view of the legal status of the Turkish Straits, Turkey has distinct and superior rights arising from the Montreux Convention, international law of the sea rules and historical background of Turkey. The Canal Istanbul is planned to be built parallel to the Bosphorus Strait. Considering the importance of the Turkish Straits, Canal Istanbul will provide convenience for transportation and will be one of the vital waterways in the world that suitable for World Trade. To provide that the Canal Istanbul is used effectively when it is built, the legal status of the Canal needs to be set up before the Canal is built. This study addresses the possible legal status of the Canal Istanbul and suggests new rules that can be added to the agreement if the Canal is granted international legal status with the new international agreement.

Keywords: Canal Istanbul, Montreux Convention, international law, New International Agreement.

I. GİRİŞ

Egemenlik alanı sınırları içerisinde, ulusal veya uluslararası statüde olması dikkate alınmaksızın dünya üzerinde ulaşım yerleri olarak kullanılan kanallar her zaman ilgi çekici olmuştur. Ulaşım yeri olarak kullanılan kanallara bakıldığında, insanlar tarafından kazılar yapılarak, insanların kendi alın terleri ile çalışarak, yaradılıştan doğal yapılarla bağlantısı olmayan yerlere, kanallar sayesinde bağlantı kurabildikleri görülmektedir. Özellikle dünya üzerindeki uluslararası kanallarda, dar bir su yolunun iki devasa nitelikteki su kütlelerini birleştirdiği daha açık olarak görülmektedir. Bu kanallar sayesinde okyanuslar arası bağlantılar

kurulmuş ve neredeyse hiç ulaşılamayacak bölgelere çok kısa sürelerde ulaşılması sağlanmıştır.

Böyle kanalların, dünya üzerinde önemli geçiş yolu olduğunun tespiti için de bazı kriterlere dikkat edilmesi gerekmektedir. Eğer bir kanal ticaret faaliyetlerini gerçekleştirmek açısından elverişliyse, ayrıca kendisi ile karşılaştırılan diğer geçiş yolları ile kıyaslandığında daha elverişli, daha uygun, alternatif bir geçiş yolu ise, bu kanalın dünya ticareti için önemli bir kanal olduğu söylenebilecektir. Dünya ticareti için önemli kabul edilen kanallara örnek olarak da Süveyş Kanalı ve Panama Kanalı gösterilebilir. Süveyş Kanalı Akdeniz ile Kızıldeniz'i birleştirmektedir. Süveyş Kanalı sayesinde Ümit Burnu ve Afrika kıtası dolaşılmadan, önemli miktarda yakıt tasarrufu ile gemilerin hareket ettiği görülmektedir. Yine Panama Kanalı, Büyük Okyanus ile Atlas Okyanusu'nu birleştirmektedir ve Amerika'nın Büyük ve Atlas okyanusları kıyıları arasındaki deniz yolu mesafesini yaklaşık 15.000 km kısaltmaktadır.¹ Panama kanalının sadece iki okyanus arasındaki kıyısal uzaklığı değil, Kuzey ve Güney Amerika için geçerli olan Büyük ve Atlas Okyanuslarının kıyıları arasında yapılan deniz yolculuklarını da kısalttığı görülmektedir.

Türkiye'de yeni yapılması planlanan Kanal İstanbul projesine bakıldığında ve bu projenin İstanbul Boğazı'na paralel olarak inşa edilmesinin planlanması fikri düşünüldüğünde, Kanalın öneminin Türk Boğazlarının önemi ile eşdeğer olacağını söylemek mümkündür. Kanal İstanbul'un önemli bir Kanal olduğunu tespit etmek için öncelikle Kanalın bağlantılı olduğu Türk Boğazlarının önemine değinmek gerekecektir. Türk Boğazları Karadeniz ve Akdeniz'i birbirine bağlar ve kuzey-güney, doğu-batı enerji faaliyetleri açısından, enerji koridorudur. Tarihsel sürece baktığımızda ise Türk Boğazlarının tarihten gelen öneminin dışında, Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlaması, Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin Akdeniz'e açılmasını sağlayan, geçiş için bir nevi anahtar nokta olması nedeni ile jeopolitik önemi de bulunmaktadır. Türk Boğazlarının bu önemleri nedeni ile inşa edilmesi planlanan Kanal İstanbul'un da İstanbul Boğazı'na paralel güzergahta, boğaza alternatif yapay bir su yolu inşa edilmesi akla getirildiğinde, Türk Boğazları ile

¹ Norman J. Padelford, William E. Worthington ve diğerleri, "Panama Canal", 21 Kasım 2019, <https://www.britannica.com/topic/Panama-Canal> (Erişim Tarihi 20 Ocak 2020)

aynı derecede dünya ticareti için önemli kabul edilen su yollarından bir tanesi olacağı tahmin edilmektedir.

Dünya ticareti için önemli olacağı düşünülen Kanal İstanbul'un hukuki statü kazandırılmadan inşa edilmesi birtakım sorunlara sebep olabilir. Önemli iki kanal olan Panama ve Süveyş Kanallarının hukuki statüleri inşa edildikten sonra kazandırılmıştır. Panama ve Süveyş kanallarının hukuki statülerini kazanma aşamasında, ulusal veya uluslararası olma süreçlerinde pek çok problem yaşanmıştır.² Tarihte gerçekleşen hataların tekrerrüt etmemesi için Kanal İstanbul inşa edilmeden hukuki statüsünün belirlenmesi yerinde olacaktır. Kanal İstanbul'a ulusal, Montrö Boğazlar Sözleşmesine bağlı ya da Montrö Boğazlar Sözleşmesindeki egemenlik hakları kaybedilmeden yeni uluslararası sözleşme imzalayarak uluslararası statü kazandırılması mümkündür. Kanalin yapısı itibari ile etkin, geçişler için elverişli olarak kullanılması adına, kanala yeni sözleşme ile uluslararası statü kazandırılması daha uygun görülmektedir. Kanal İstanbul'un yapısının ve öneminin detaylı olarak incelenmesi, konuya daha da açıklık getirecektir.

² Her iki kanalında inşaatında teknik problemlerle birlikte, finansman yönetiminde problemler ortaya çıkmıştır. Ayrıca Süveyş Kanalı inşaatında İngiliz ve Fransızlar arasında politik problemlerde ortaya çıkmıştır. Özellikle politik problemler nedeniyle Süveyş Kanalinin ulusallaştırılması zorlaşmıştır. Ayrıca Panama Kanalı'na Hukuki Statüüne, ABD'nin Panama Kanalı üzerindeki imtiyazları 1999 yılından itibaren Panama Hükümetine devredilmiştir. Bu tarihe kadar ABD ve Panama arasında menfaat çatırmaları nedeniyle pek çok açıdan hukuki, politik, ekonomik sorunlar ortaya çıkmıştır. Nitekim özellikle Panama Kanalinin tarihsel sürecinde farklı antlaşmalara yer verilmesi de bu problemlerin sonucudur. Süveyş Kanalı hakkında daha detaylı bilgi için bakınız Joseph A. Obieta ve Richard Baxter, *The International Status of the Suez Canal*, The Netherlands, Springer, 1960. Panama Kanalı hakkında daha detaylı bilgi için bakınız. David G. Hanrahan, "Legal Aspects of the Panama Canal Zone-In Perspective", *Boston University Law Review*, Cilt 45, No: 1, s. 64-87.

II. KANAL İSTANBUL'UN ÖNEMİ

Süveyş Kanalı üzerinden 2019 yılında 18,880 gemi, Panama Kanalı'ndan ise 13,785 gemi geçmiştir. İstanbul Boğazından ise 2018 yılında 41,103 gemi geçmiştir. (Tablo 1)³

Tablo 1. 2016- 2019 yılları arasında İstanbul Boğazı, Süveyş Kanalı ve Panama Kanalı'ndan Geçen Toplam Gemi Sayılar

	2016	2017	2018	2019
İstanbul Boğazı	44,035	44,615	41,103	-----
Süveyş Kanalı	16,833	17,750	18,174	18,880
Panama Kanalı	13,114	13,548	13,795	13,785

Dünya üzerindeki büyük kanallardan ve İstanbul Boğazı'ndan geçen gemi sayısı karşılaştırıldığında, inşa edilecek olan Kanal İstanbul'un da diğer Kanallar gibi dünya ticareti açısından önem arz edeceği akla gelmektedir. Kanal İstanbul'un Süveyş ve Panama Kanalları gibi büyük kanallara benzer olarak dünya ticaretini etkileyebilecek, önemli ve etkili bir kanal olması için uluslararası hukuki statüsünün tespit edilmesi gerekmektedir. Kanal İstanbul projesi, Küçükçekmece Gölü-Sazlıca Barajı-Terkos Gölünün doğusunu takip edecek güzergahta 45 km uzunluğunda, 20,75 metre derinliğinde ve en dar yerinin 275 metre inşa

³ Tablo, ilgili Kanallar ve İstanbul Boğazı'nın istatistiksel bilgileri harmanlanarak oluşturulmuştur. Süveyş Kanalı Gemi Geçiş İstatistikleri için, bkz. <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/Pages/NavigationStatistics.aspx> (Erişim tarihi 25 Ocak 2020); Panama Kanalı Gemi Geçiş İstatistikleri için, bkz. <https://www.pancanal.com/eng/op/transit-stats/2019/Table-01.pdf> (Erişim tarihi 25 Ocak 2020); Türk Boğazları Gemi Geçiş İstatistikleri için, bkz. https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/gemi_gecis.aspx. (Erişim tarihi 25 Ocak 2020)
Türk Boğazlarının 2019 yılı Gemi Geçiş İstatistikleri henüz yayınlanmadığı için en son veri olan 2018 yılı örnek verilmiştir.

edilmesi planlanmaktadır.⁴ Kanaldan geçebilecek en büyük geminin özellikleri 275-350 metre uzunlukta, 49 metre genişlikte, su seviyesinden 58 metre yükseklikte ve 17 metre su çekimi olarak kararlaştırılmıştır. Projenin bedeli, deplasmanlar, relokasyonlar ve geçişler dahil olmak üzere 75.000.000.000-TL olarak belirlenmiştir.⁵

Kanal İstanbul henüz hukuki bir zemine oturtulmamıştır ve inşa edildikten sonra Marmara Denizi iki yarımada ve bir de adaya sahip olacaktır. Kendi toprakları üzerinde inşa edileceği için Türkiye, Kanal İstanbul üzerinde tam egemenlik hakkına sahiptir ve bu yüzden Kanala ulusal bir statü kazandırmayı da tercih edebilir. Türkiye, diğer bir şekilde, Kanal İstanbul’u Montrö Boğazlar Sözleşmesine bağlı hale getirebilir ya da yeni bir uluslararası antlaşma ile Kanal İstanbul’a uluslararası statü kazandırabilir. Kanal İstanbul’un konumu ve inşa edildikten sonra elverişli ve etkin bir şekilde kullanılabilmesi için uluslararası hukuki statü kazandırılması daha uygun ve işlevsel olacağına ilişkin düşüncelere aşağıdaki başlıklarda daha detaylı olarak değinilecektir.

Kanal İstanbul’dan yapılacak geçiş sadece Kanalı değil, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarındaki geçişleri de etkileyecektir. Kanal ve Türk Boğazlarına bakıldığında, Kanalı kendine özgü, dünya üzerinde başka hiçbir yerde bulunmayan özelliklere sahip olacağı ve dünya üzerinde tek olacağının söylenmesi doğru olacaktır. Çünkü dünya üzerinde doğal ve yapay su yolunun aynı güzergahta birbirine paralel olduğu ve aynı zamanda başka bir doğal su yoluyla bağlantılı olduğu başka bir kanal görülmemektedir. Kanal İstanbul ayrıca her ne kadar bağımsız bir su yolu gibi gözükse de Çanakkale Boğazındaki geçişleri de etkileyeceği için, aslında bağımsız bir kanal değildir. Çünkü Kanal İstanbul’dan geçecek gemiler, Ege Denizi’ne, oradan da Akdeniz’e açılmak için Çanakkale Boğazı’nı kullanmak zorunda kalacaklardır. Aynı şekilde Karadeniz’e açılmak için, geçiş yolu olarak Çanakkale Boğazı’nı kullanan gemilerin ya İstanbul Boğazı’nı ya da Kanal İstanbul’u tercih etmeleri gerekecektir.

Boğazlar doğal su yollarıdır ve uluslararası hukuktan kaynaklanan geçiş hakları vardır. Kanallar ise insan yapımı, yapay su

⁴ TC. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü, “Kanal İstanbul Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu (Kanal İstanbul ÇED Raporu)”, Aralık 2019, s. xxi.

⁵ Kanal İstanbul ÇED Raporu, s. a ve xxi.

yollarıdır⁶ ve devletler kanallara uygulanacak kurallara bazı zamanlarda kendileri karar verebilirler. Ancak özel konumu nedeni ile Kanal İstanbul'a bakıldığında Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin maddelerinin by-pass edilmesini sağlamak için kanalın inşa edildiği iddiaları ile karşılaşılabilir. Bunun nedeni aynı güzergahta birbirine paralel doğal su yoluna uluslararası hukuktan kaynaklanan haklar kullandırıldığında, diğerine yani yapay su yoluna ise devletin kendisinin belirlediği ulusal statü ile kazandırılan haklar kullandırıldığında bu hakların çelişebilmesidir. Bu nedenle, Kanal İstanbul'un etkili ve elverişli kullanımı için, kanala diğer Karadeniz'e kıyıdaş devletler tarafından da kabul görebilecek uluslararası bir statü kazandırılması gerekmektedir.

Uluslararası hukuk kurallarına bakıldığında kanallardan geçiş statülerini düzenleyen dünya devletlerince kabul görmüş ortak bir düzenleme bulunmamaktadır. Ulusal kanallar, devletin kendi toprak egemenliğinin haiz olduğu kara ülkesinde inşa edilen kanallar olarak, uluslararası kanallar ise, bir veya birkaç devletin birlikte inşa ettiği ya da uluslararası antlaşma imzalayarak uluslararası statü kazandırdığı kanal olarak kabul edilmektedir. Ayrıca, literatürde kanallara, doğal su yolları olan boğazlara benzerlikleri açıklanarak bu nedenlerden ötürü boğazlara uygulanan kurallara benzer kuralların uygulanabileceği kabul edilmektedir.⁷

Bu noktada Uluslararası hukukta boğazların statüsünün belirlenmesinde etkili olan uluslararası sözleşmelerin kurallarının ve Türk Boğazlarının hukuki statüsünün bilinmesi, konunun daha net anlaşılması için gereklidir.

⁶ Ayşe Nur Tütüncü, "Montrö Sözleşmesi ve Kanal İstanbul", *Milletlerarası Hukuk Ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, Cilt XXXVII, No 1, s. 116.

⁷ R. Palmer Cundick, "International Straits: The Right of Access", *Georgia Journal of International and Comparative Law*, Cilt 5, No 1, s. 127-128. Richard.R. Baxter, Jan F. Triska, *The Law of International Waterways with Particular Regard to Interoceanic Canals*, Cambridge, Massachusetts, Harvard University Press, 1964, s.185-186.

III. ULUSLARARASI DENİZ HUKUKU KURALLARI VE BOĞAZLAR

Uluslararası hukukun alt dalı olan Uluslararası Deniz Hukuku'nda Boğazlar ile ilgili başvurulacak iki temel kaynak vardır. Bunlardan birincisi 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi; ikincisi ise 1982 Birleşmiş Milletler Uluslararası Deniz Hukuku Sözleşmesidir (BMDHS). Türkiye bu iki sözleşmeye de taraf değildir. 1982 BMDHS'nin hazırlanma aşamasında neredeyse her toplantısına delege göndermesine, toplantının düzenlenmesindeki faaliyetlere etkin olarak katılmasına karşın, Ege Denizindeki ihtilaflar, Karasularının 12 deniz miline çıkarılmasının istenmesi gibi çekinceleri nedeniyle taraf olmamıştır. Uluslararası hukuk kurallarında bir sözleşmeye çekince konularak da taraf olunabilmesine karşın, 1982 BMDHS'nin 298. maddesi çekince koyma yasağı getirmiştir ve Türkiye'nin çekince koyarak dahi olsa 1982 BMDHS'ye taraf olmasının önü kapatılmıştır. 1982 BMDHS'ye bakıldığında, bu sözleşme “zararsız geçiş” ve “transit geçiş” kavramları olmak üzere Boğazlardan geçiş rejimini iki farklı düzenlemeye tabi tutmuştur. 1982 BMDHS 19. maddesine göre, sahildevletinin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar vermediği sürece bu geçiş zararsız geçiştir, ancak zararsız geçişin 1982 BMDHS'nin diğer hükümlerine ve uluslararası hukuktan kaynaklanan diğer kurallara aykırı olarak kullanılmaması gerekmektedir. 1982 BMDHS 37. ve 38. maddelerine göre, transit geçiş rejimi ise uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlara uygulanmaktadır⁸ ve bu boğazlardan geçecek tüm gemi ve uçaklar transit geçiş hakkına sahip olup gemi ve uçakların transit geçişleri engellenemez.

⁸ 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 37. maddesi bu boğazları, “açık denizden veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizden veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bir bölümü arasında uluslararası seyrüseferler için kullanılan boğazlar” şeklinde tanımlamıştır. Boğazlar ile ilgili hukuki statüler hakkında daha fazla bilgi için bakınız. Erik Bruel, *International Straits: A Treatise on International Law-1 The General Legal Position of International Straits*, Copenhagen, Nyt Nordisk Forlag, 1947. Hugo Caminos, *The Legal Regime of Straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea*, The Netherlands, Martinus Nijhoff, 1987.

1982 BMDHS'nin kuralları içerisinde bir diğer husus ise 35 (c) maddesinde yer almaktadır ve istisnai bir durum vardır. İlgili maddeye göre, uzun süreden beri, boğazlarla ilgili sözleşmelerle geçişlerin düzenlenmiş olduğu boğazlarda, 1982 BMDHS'nin maddeleri yerine, geçerli olan sözleşmelerin belirttiği hukuki rejimler uygulanmaya devam edilecektir. Bu kapsamdaki Boğazlardan biri de Türk Boğazlarıdır. Buradaki Türk Boğazları kavramı İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizini birlikte kapsayan bir ifadedir.

IV. TÜRK BOĞAZLARININ HUKUKİ STATÜSÜ

Türkiye Cumhuriyeti döneminde Türk Boğazlarının hukuki statüsünü Lozan Boğazlar Sözleşmesi ve Montrö Boğazlar Sözleşmesi şeklinde iki dönemde ele almak yerinde olacaktır.

A. Lozan Boğazlar Sözleşmesinden, 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesine Kadar Geçen Süreç

Lozan Barış Antlaşmasında Türk Boğazlarının statüsünün belirlenmesi için, düzenleme yapılmıştır. Lozan Barış Antlaşmasının 23. maddesinde Türk Boğazları ile ilgili sorunlar genel hatları ile belirtilmiştir. Daha detaylı olarak ise, Türk Boğazlarına ilişkin düzenlemeler 20 maddelik Lozan Boğazlar Sözleşmesi içerisinde ele alınmıştır. Askerî açıdan Türkiye'nin tehlike içinde olacağı durumları engellemek adına, Milletler Cemiyeti, Britanya, Fransa, İtalya ve Japonya'nın garanti sağlamasının belirtilmesinin yanında, Lozan Boğazlar Sözleşmesinde boğazlar ile ilgili yer alan hususlardan en önemli ikisi şöyledir:

- 1) Türkiye'nin de içinde bulunduğu uluslararası komisyona, Türk Boğazlarından geçişi düzenleme ve denetleme yetkisi verilmiştir.
- 2) Boğazların iki tarafına da sınırları daraltılmış askersiz bölge ihdas edilmiştir.

İki hususun önemi, Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki egemenlik haklarının tamamen sınırlandırılmış olmasıdır. Türkiye, kendi kara egemenliği içerisindeki Boğazlara hâkim olamayacak, gelen tehlikelere ise garantör devletlerin izni olmadan müdahale edemeyecektir.

B. Montrö Boğazlar Sözleşmesinden Sonraki Süreç

Lozan Boğazlar Sözleşmesinden sonra, ileride bu sözleşmenin Türkiye'nin egemenlik hakları açısından problemlere neden olacağı öngörülmüş, tüm yabancı basın ve politikalarda yeni sözleşme yapılması için uygun zemin hazırlanılmaya çalışılmıştır⁹ ve 20 Temmuz 1936 yılında Montrö Boğazlar Sözleşmesi imzalanmıştır. Montrö Boğazlar Sözleşmesi 29 maddeden, 4 Ek ve 1 Protokolden oluşmaktadır.¹⁰ Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin, Karadeniz'in ve Türkiye'nin güvenliğini sağlaması, Türk Boğazlarındaki geçiş serbestisinin nasıl olacağını içermesi, Karadeniz ve Akdeniz'deki denge politikasını sağlaması için gereklilikleri ortaya koyması ile birlikte, Türkiye'ye sağladığı en önemli iki husus şunlardır:

- 1) Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Lozan Boğazlar Sözleşmesi tarafından getirilen Boğazlar Komisyonu kaldırılmıştır.
- 2) Yine Lozan Boğazlar Sözleşmesinde yer alan askerden arındırılmış bölgeler Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile kaldırılmıştır.

⁹ İçinde bulunulan dünya koşullarında Boğazların Lozan Boğazlar Sözleşmesinden ötürü içinde bulunduğu koşullar Türkiye'nin güvenliğini tehdit etmeye başlamıştır. Ayrıca yine Lozan Boğazlar Sözleşmesinin hükümleri nedeni ile Türkiye'nin Boğazları savunması güç hale gelmiştir. Bu durumlar Türkiye'nin tutumu açısından basında yer almakla birlikte, Türkiye'nin yeni sözleşme yaparken Boğazdan geçişlerde ve ticaretin gerçekleşmesinde engel olma amacının olmadığı belirtilmiştir. Ayrıca Türkiye'nin Boğazlarla ilgili sorunları diplomatik yollarla çözmek istediği yine basında yer almıştır. Hakan Uzun, "Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin Yankıları", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, Cilt 16, No 61, s. 400-401. Uzun, konuyu açıklarken Yunus Nadi'nin "Bugün Montröde Boğazlar Konferansı Açılıyor" başlıklı, 22 Haziran 1936 tarihli Cumhuriyet Gazetesine atıfta bulunmuştur.

¹⁰ Sami Doğru, "Türk Boğazları'nın Hukukî Statüsü: Sevr Ve Lozan'dan Montrö'ye Geçiş." *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt XV, No 2, s. 154. Şule Güneş, "Türk Boğazları", *ODTÜ Gelişme Dergisi*, 34 (Aralık), 2007, s. 228-229. Selami Kuran, *Uluslararası Deniz Hukuku*, İstanbul, Beta Kitapevi Baskı 5, 2016, s. 126.

Böylelikle Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Boğazlar yeniden Türk egemenliği altına girmiştir. Montrö Boğazlar Sözleşmesinin yapıldığı tarihteki Türkiye'nin içinde bulunduğu koşullar da düşünüldüğünde, sözleşmenin Türkiye'ye çok kuvvetli egemenlik hakkı tanıdığı fark edilmektedir.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin giriş kısmında amaç olarak "...Türkiye'nin güvenliği ve Karadeniz'de, kıyıdaş Devletlerin güvenliği çerçevesinde koruyacak biçimde, düzenlemek isteğiyle duygulu olarak..." ifadeleri yer almaktadır. Sözleşmede yer alan bu ifadeye göre, Türkiye'nin Türk Boğazları ile ilgili yapacağı düzenlemelerde ya da alacağı tedbirler için yapacağı değerlendirmelerde, sadece Türkiye'nin değil, Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin de güvenliklerini dikkate alması gerekecektir.

Montrö Boğazlar Sözleşmesinin geçiş rejimi ile ilgili hükümlerine bakıldığında, gemilerin geçişlerinin sözleşme içerisinde, gemilerin türlerine göre savaş gemisi ve ticaret gemisi, gemilerin geçtiği zamanlara göre ise, barış zamanı, savaş zamanı ve pek yakın savaş tehdidi zamanı olarak farklı farklı düzenlendiği görülmektedir.

Montrö Boğazlar Sözleşmesinin 2. maddesinde ticaret gemileri ile ilgili geçiş rejimi hükümlerine yer verilmiştir. Bu maddeye göre barış zamanında ticaret gemileri, bayrağı ve yükü ne olursa olsun, uluslararası sağlık kuralları çerçevesinde, Türk yasalarıyla konulmuş olan sağlık denetimi hariç, hiçbir formaliteye tabi olmaksızın, gece ve gündüz olması fark etmeksizin, Türk Boğazlarından geçiş yapabilmektedir. Sözleşmenin 2. maddesindeki "bayrağı ve yükü ne olursa olsun" ifadesi Türk Bayrağı olmayan yabancı gemilerin yük olarak silah, savaş uçağı taşımış olsalar bile geçişine bir kısıtlama getirmemektedir. Montrö Boğazlar Sözleşmesi her ne kadar egemenlik haklarını artırmış olsa dahi, bu maddedeki bayrak ve gemideki yükün sınırlamaya tabi olmaması, Türkiye'nin egemenlik yetkisini kullanabilmesi açısından bir kısıtlama oluşturmaktadır.

Montrö Boğazlar Sözleşmesinin 2. maddesine göre, kılavuzluk isteğe bağlıdır. Kılavuzluğun gemiler için ihtiyari olması, İstanbul Boğazı'nın coğrafi yapısındaki keskin dönemeçler dikkate alındığında deniz kazalarını tetiklediği söylenebilir.¹¹ Deniz kazalarını tetikleyen bu

¹¹ 1979 yılında Köstence Limanına, Libya'dan aldığı ham petrolü götürmekte olan Rumen tankeri Independenta ile Yunan Kosteri Evriali ile Boğazlarda

durumun engellenmesi için 1994 yılında Türk Boğazlarında artan deniz trafiği ve kazalara karşı “Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük” kabul edilmiştir. Ancak, bu tüzüğün Montrö Boğazlar Sözleşmesine aykırı maddeler içerdiği bazı devletler tarafından¹² iddia edilmiştir ve 1994 Tüzüğü üzerinde değişiklikler yapılarak 1998 yılında “Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü” yayınlanmıştır. 1998 Tüzüğü İstanbul, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi’ni kapsayarak Türk Boğazları terimini kullanmıştır. 1998 Tüzüğü ile, 1994 yılında Montrö Sözleşmesine ve uluslararası hukuk kurallarına aykırı olduğu ilgili devletlerce iddia edilen maddelerin getirdiği kısıtlamalar en aza indirilmiştir. 1994 Tüzüğünde gemilerin boyları 150 metre olduğunda büyük gemi ifadesi kullanılırken, 1998 Tüzüğünde IMO Kural ve Tavsiyeleri gereği boyları 200 metrenin üzerinde olan gemiler büyük gemi olarak nitelendirilmiştir.¹³

1998 Tüzüğünde özellikle kılavuzluk faaliyetleri ile ilgili maddelere göz atıldığında uğraklı gemiler için düzenleme getirildiği görülmektedir. 1998 Tüzüğünde Türk Boğazlarına gelip de limana uğrayacak gemiler için kılavuz alma zorunluluğu getirilmiş olup, zorunlu

çarpışmıştır. Kazanın etkisiyle Kadıköy, Kabataş taraflarına bakan evlerin camları bile parçalanmıştır. Kaza ile 41 kişi ölürken, kazanın çevreye verdiği zararın temizlenmesi aylar almıştır. Kudret Özersay, *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi*, Ankara, Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları-22, 1999, s. 54, 107, 113.

¹² Özellikle Rusya Federasyonu başta olmak üzere, Yunanistan, Bulgaristan (gemi geçişlerinin gecikmesine neden olması gerekçesine dayanarak) Türkiye’nin hazırladığı Tüzük ile Montrö Boğazlar Sözleşmesine aykırı hareket edip, uluslararası su yolu olan Türk Boğazları için tek taraflı yeni uygulama getirildiğini iddia etmişlerdir. Bu itiraz Rusya Federasyonu tarafından IMO’ya iletilmiştir. Kudret Özersay, *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi*, s. 131-132.

¹³ IMO Kurallar ve Tavsiyelerinin yaptığı tanımlamalara göre büyük gemi 200 metre ve 200 metrenin üzerinde olan gemilerdir. Yine IMO Kurallar ve Tavsiyelerin tanımına göre derin draftlı gemiler ise 15 metre ve 15 metreden daha derin su çekimli gemilerdir. Oysa Türk ulusal düzenlemeleri büyük gemiyi 150 metre ve üzerindeki gemiler olarak kabul etmişlerdir. Ayrıca 10 metre ve daha derin su çekimli olan gemileri derin draftlı gemi olarak düzenlemişlerdir.

kılavuz alma olmadığı zamanlarda oluşan kazalar azaltılmaya çalışılmıştır.¹⁴

Montrö Boğazlar Sözleşmesinde savaş gemileri ile ilgili düzenlemelerde, savaş gemilerinin boğazdan geçişleri, ayrıca Karadeniz’de savaş gemilerinin bulundurulması açısından belirli standartlara sahip olmaları gerektiği görülmektedir. Karadeniz’e kıyıdaş olmayan devletlerin sadece hafif su üstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemileri Türk Boğazlarından geçebilmekte ve Karadeniz’e girebilmektedir. Gemilerle ilgili olarak sayı, gün ve hacim sınırlaması da bulunmaktadır. Türk Boğazlarından transit olarak geçiş yapacak bütün yabancı deniz kuvvetlerinin sayısı 9’u geçemeyecek ve tonaj olarak da yabancı deniz kuvvetlerinin en yüksek tonajı 15.000 tonu aşmayacaktır. Karadeniz’de bulunma süresi olarak da kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemileri açısından 21 günle sınırlandırılma bulunmaktadır. Kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemilerinin Karadeniz’de bulunma süresi 21 günü aşamayacaktır. Örnek verilecek olursa Amerika Birleşik Devletleri ya da Çin gibi devletlerin büyük savaş gemileri, denizaltıları, uçak gemileri Türk Boğazlarından geçemeyecek ve Karadeniz’e açılmayacaktır.¹⁵ Amerika gibi Karadeniz’e kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemileri, 21 günden fazla Karadeniz’de bulunamayacaktır.

Montrö Boğazlar Sözleşmesinin transit geçişte bulunan gemilerle ilgili tonaj ve sayının belirtildiği 14. maddesi ile Karadeniz’e kıyıdaş olmayan devletlerin barış zamanında burada bulundurabileceği toplam tonajı ve savaş gemilerinin kaç gün Karadeniz’de bulunabileceğini içeren 18. madde önemlidir. Bu maddelerin değiştirilmesi için Karadeniz kıyıdaşı bağıtlı yüksek tarafların dörtte üçünün çoğunluğunun sağlanması gerekmektedir ve Montrö Boğazlar Sözleşmesinin 29. maddesinden de anlaşılacağı üzere, Türkiye de bu çoğunluk içine dahil edilecektir. Sözleşmenin 29. maddesine göre özellikle savaş gemileri açısından Türkiye’nin egemenliğini artıran maddeler oldukları için, 14. ve 18.

¹⁴ Tüzükler için daha detaylı bilgi: Kudret Özersay, *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi*. Kuran, Selami. “Deniz Hukukunda Deniz Çevresinin Korunması”, *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, Cilt XIII, 2007, s.13.

¹⁵ Karadeniz, ABD’nin sürekli deniz gücünü bulundurmadığı istisnai deniz alanıdır.

madde değişiklikleri Türkiye'nin onayına bağlanmıştır ve Türkiye'nin onayı olmadan bu maddelerde değişiklik yapılamayacaktır.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 20. maddesinde savaş zamanında Türkiye savaşan devlet olduğunda, Boğazlardan geçişte Türkiye'nin istediği düzenlemeyi yapabileceği belirtilmiştir. Türkiye'nin kendisini pek yakın savaş tehdidine karşı koruması ise Montrö Sözleşmesi 21. maddede belirtilmiş ve yine 20. maddedeki gibi kendini pek yakın savaş tehdidinde hissederse, Montrö Boğazlar Sözleşmesindeki gemilerin geçişlerini düzenleyen maddeleri uygulamak zorunda kalmayacak, geçişlerde istediği düzenlemeyi yapabilecektir.

Montrö Boğazlar Sözleşmesinin feshi ile ilgili düzenleme ise, Sözleşmenin 28. maddesinde belirtilmektedir. Montrö Boğazlar Sözleşmesi ilk imzalandığı dönemde, geçiş ve gidiş- geliş özgürlüğü ilkesinin Sözleşmenin 1. maddesinde doğrulandığı ve bunun sonsuz bir süresi olacağı belirtilmiş, bunun dışındaki Sözleşme maddeleri ise 20 yıllık bir süre için yapılmıştır. Ancak Montrö Boğazlar Sözleşmesinin 2 yıllık fesih süresi vardır ve sona erdirmeye ön bildiriminden başlayarak 2 yıl geçinceye kadar Sözleşmenin yürürlükte kalacağı belirtilmiştir. Günümüze kadar geçen süre boyunca devletler Montrö Boğazlar Sözleşmesinin sona ermesini istememişlerdir.

Uluslararası hukukta boğazlar ile ilgili hukuki düzenlemeler ve Türk Boğazlarının hukuki statüsü¹⁶ ile ilgili belirlenmiş sözleşmeler olsa da uluslararası hukukta kanalların hukuki statüsünü belirleyen kesin, ortak bir sözleşme metni olmadığı için, kanalların hukuki statüsünün belirlenmesi boğazlar kadar kolay olmayacak ve bazı sorunlarla karşılaşılacaktır.

V. KANALLARIN STATÜLERİ BELİRLENİRKEN KARŞILAŞILAN SORUNLAR

Tarihsel süreçte Süveyş veya Panama Kanalları gibi dünya ticareti için elverişli ve önemli kanalların inşa edilmesinin hayalini kurmak bile imkânsız gibi görünmüştür. Günümüzde hayallerinin bile

¹⁶ Türk Boğazlarının hukuki statüsü hakkında daha fazla bilgi edinmek için bakınız. Nihan Ünlü, *The Legal Regime of the Turkish Straits*, The Hague, Martinus Nijhoff Press, 2002.

imkânsız olduğu kanallar inşa edilmiş ve imkânsız görülenler gerçeğe dönüşmüştür. Yapılması imkânsız gibi görünen su yollarının hukuki statülerini kazanmaları sürecinde bazı problemler ortaya çıkmıştır. İlgili su yollarının hukuki statüleri anlaşmalardan, teamül hukukundan ya da tek taraflı anlaşmalardan oluşturulmuştur. Kanallar doğal su yolları olmayıp, insanların kendilerinin inşa ettiği yapay su yolları olması dolayısı ile idari ve finansal yönetimleri, kontrolleri, geçiş ve kullanımlarını düzenleyecek şartlar açısından pek çok problemle karşılaşmaktadır.¹⁷

Süveyş ve Panama kanallarının geçmişindeki sözleşmeleri dar ve kullanım amacıyla uygulanması zor hükümler içermekteydi. Hukuki zemini tamamen hazırlanmadan inşa edilen bu kanallarda, daha sonra yönetimleri ve hukuki statüleri ile ilgili birçok problem ortaya çıkmaya başlamıştır.¹⁸ Problemlerle ilgili bilgi verilecek olursa, öncelikle Süveyş Kanalı yapımına Mısır Hidivinin¹⁹ Fransa'ya imtiyaz sağlaması ile başlanılmış, Fransa yine imtiyaz sahibi olarak kanalın inşasını 1854 yılında tamamlamıştır.²⁰ 1856 yılına gelindiğinde Fransız şirketine tekrar 99 yıllık imtiyaz sağlanarak kanalın bu 99 yıllık sürenin tamamlanmasından sonra Mısır Devletine geçeceği öngörülmüştür.²¹ Bu dönemde kanal öncelikle uluslararası statüdedir. Kanalın üzerinde ise, ilk olarak Fransızların, Mısır Hazinesinin, Mısır Hidivinin payı vardır. Daha sonra ise Fransız şirketine yaşadığı ekonomik problemlerden ötürü Büyük Britanya ortak olduğu için, bu aşamadan itibaren Süveyş Kanalı üzerinde

¹⁷ Jon M. Van Dyke, “Transit passage through international straits.” *The Future of Ocean Regime-Building*. Brill Nijhoff, 2009, s. 175-232.

¹⁸ Obieta ve Baxter, *The International Status of the Suez Canal*.

¹⁹ Mısır Hidivliği 1867 ile 1914 yılları arasında Mısır Valiliklerini temsil etmek için kullanılmış terimdir. “Valilik” terimi Osmanlı Devleti’nde eyalet sistemi zamanında Mısır için kullanılırken, Osmanlı Devletinin merkezi otoriteyi güçlendirmek için vilayet sistemine geçmesi ile Mısır’ın sıradan bir Osmanlı vilayeti olmadığı için anlaşılması için “Hidivlik” terimi kullanılmaya başlanmıştır.

²⁰ Simcha Dinitz, “Legal Aspects of the Egyptian Blockade of the Suez Canal”, *Georgetown Law Journal*, Cilt 45, No 2, 1956-1957, s. 170.

²¹ Geoffrey Marston, “Armed Intervention in the 1956 Suez Canal Crisis: The Legal Advice Tendered to the British Government.” *International and Comparative Law Quarterly*, Cilt 37, No 4, 1988, s. 774. Burton Andrews “Suez Canal Controversy.” *Albany Law Review*, Cilt XXI, No 1, 1957, s. 17.

Büyük Britanya'nın da payı olmuştur. Tarih 1882 yılını gösterdiğinde Büyük Britanya Mısır'ı işgal etmiş, bu da kanaldan geçiş yapan devletleri tedirgin etmeye başlamıştır.²² Devletler Süveyş Kanalındaki uluslararası geçişlerini garantiye almak istemişler ve 1888 İstanbul Sözleşmesini imzalamışlardır. Mısır'ın bağımsızlığından sonra ise, kanalın ulusallaşması istenmiş olsa da, dünya devletleri kendi çıkarlarını da korumak adına, siyasi ve hukuki açıdan kanalın ulusallaşmasına sıcak bakmamışlardır. Tarihler 1954 yılını gösterdiğinde Mısır kralının askerlerce devrilmesinden sonra Cemal Abdul Nasır'ın Mısır devrim ilkelerini ortaya koyduğu, bunların arasında da en önemlilerinin Büyük Britanya'nın askeri birliklerinin Süveyş kanalından çekilmesine ilişkin anlaşması olduğu, diğerinin de 1956 yılında Nasır'ın Süveyş Kanalı'nı ulusallaştırması olduğu söylenebilecektir.²³ Ancak Süveyş Kanalının ulusallaşması aşamasında ekonomik problemlerde ortaya çıkmıştır. Özellikle Nil üzerindeki Asvan Barajı inşaatı için Mısır'ın dış güçlerden krediye ihtiyaç duyması, bunun için de aynı anda uygun olmayacak şekilde Nasır'ın Çin, Amerika Birleşik Devletleri (ABD), Sovyetler Birliği, Büyük Britanya gibi devletlerle diplomatik ilişkiye girmesi sorun teşkil etmiştir. Çünkü Nasırın aynı anda birden fazla devletle diplomatik ilişkiye girdiğini öğrenen bu devletler baraj için finansman desteklerini geri çekmeye başlamışlardır.²⁴ Bağımsızlığının ilan eden Mısır ekonomik olarak sıkıntıya düşmüş, bu nedenle de ulusallaşma aşamasında problemler yaşamıştır. Yine de 1956 yılında Nasır finansal açıdan problemleri dikkate almadan kanala ulusal statü vermiştir. Kanal ulusal statü verilmesi petrol taşımacılığı dengesini bozmaya başlamış ve özellikle Büyük Britanya'yı rahatsız etmiştir. Süveyş Kanalının ulusallaşmasına en çok Büyük Britanya ile Fransızlar karşı çıkarken, ABD kanalın ulusallaşmasını uluslararası mesele olarak kabul etmemiştir. Hatta Sovyetler Birliği ile ABD'nin bu sorunun çözülmesi aşamasında fikir birliğinde olduğu bile söylenebilecektir. Süveyş Kanalının kullanılması sorunu pek çok devleti etkilediği için "Süveyş Kanalını

²² Jan F. Hostie, "Notes on the International Statute of the Suez Canal," *Tulane Law Review*, Cilt 31, No 3, 1956-1957, s.398.

²³ M. Bürkan Serbest, "Süveyş Kanalı'nın Ulusallaştırılması Sorunu ve Süveyş Bunalımı," *MANAS Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Cilt 6, No 4, 2017, s. 698.

²⁴ Serbest, "Süveyş Kanalı'nın Ulusallaştırılması Sorunu ve Süveyş Bunalımı," s. 699-700.

Kullanıcılar Birliği” 1 Ekim 1956’da kurulmuş, ancak bu örgütün kanalın kullanılması için konferanslarda aldığı kararlar Mısır tarafından reddedilmiştir.²⁵ Mısır’ın kanal üzerindeki ulusallaştırma faaliyetinden memnun olmayan Büyük Britanya ile Fransızlar İsrail’i kışkırtarak, İsrail’in 26 Ekim 1956 tarihinde Mısır’a saldırmasına neden olmuşlardır.²⁶ İsrail’in Mısır işgali üzerine ABD, Sovyetler Birliği Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyine bildirimde bulunmuş, bunun üzerine de konsey Büyük Britanya ile Fransızlara yapılan işgali durdurmalarını belirten ultiatom iletmiştir. Ancak Büyük Britanya ile Fransızlar tarafından bu kabul edilmemiş, veto edilmiştir.²⁷ Tarih 30 Ekim 1956’yı gösterdiğinde Büyük Britanya ile Fransızlar, Mısır ile İsrail’e ateşkes ilan edip, kanal bölgelerinden çekilmelerini söylemiş, ancak bu da Mısır tarafından kabul edilmemiştir. Bu nedenle de 31 Ekim 1956 tarihinde Britanya ile Fransızların vetolarına karşılık Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri, olağanüstü genel kurula çağırılmış, 1 Kasım da sunulan önerge 2 Kasımda oy çokluğu ile kabul edilmiş, yapılan toplantılar sonucu Sovyet Rusya ile ABD görüş birliğinde bulunarak diğer kanal toplantıya katılan devletlerin çoğunluğu ile devletlerin çoğunluğu ile Büyük Britanya ile Fransa’yı ateşkes yapmaları için zorlamışlardır.²⁸ ABD ile Sovyet Rusya’nın buradaki beraber ve güçlü duruşundan ötürü Kasım ayında Büyük Britanya, Aralık ayında ise Fransa ateşkes ilan etmiştir. Bu iki devlet ABD ile Sovyet Rusya tarafından kınanmıştır.

Panama Kanalı’na gelindiğinde ise, kanalın yapılmasının ilk yıllarında stratejik eksiklikler nedeni ile kanalın kazılması sonucu ortaya çıkan atıkların nakilleri probleme neden olmuştur. Bu nedenle de toprak kaymaları görülmeye başlanmıştır. Panama Kanalının ilk yapımı Süveyş kanalının inşa edilmesini gerçekleştiren şirket aracılığıyla başlamış, ancak Süveyş Kanalı’nın inşa edilmesinde uygulanan methodların, Panama Kanalına uygun olmadığının ortaya çıkması ile projenin

²⁵ Serbest, “Süveyş Kanalı’nın Ulusallaştırılması Sorunu ve Süveyş Bunalımı,” s. 702.

²⁶ Serbest, “Süveyş Kanalı’nın Ulusallaştırılması Sorunu ve Süveyş Bunalımı,” s. 704.

²⁷ Serbest, “Süveyş Kanalı’nın Ulusallaştırılması Sorunu ve Süveyş Bunalımı,” s. 704- 705.

²⁸ Serbest, “Süveyş Kanalı’nın Ulusallaştırılması Sorunu ve Süveyş Bunalımı,” s. 704- 705.

gerçekleşmesi uzun süre durmuştur. 1900’lü yıllara gelindiğinde kanalın açılması için çabalar başlamış, ancak o dönem Kolombiya ile birleşik olan Panama, Kolombiya Meclisi’nin kanalın açılmasına onay vermemesi nedeniyle kanalın açılmasını sağlayamamıştır. Bu süreçten sonra ABD’nin desteğini alarak 1903 tarihinde Panama bağımsızlığını ilan etmiştir, yine aynı yıl Hay- Bunau Varilla antlaşması imzalanıp, kanalın açılması faaliyetleri başlamıştır. ABD kanal yapım ve işletmesinin üstlenmiş, bir kereye mahsus olarak Panama’ya 10 milyon dolar vermeyi, yıllık ise sabit 250 bin dolar kâr payı ödemeyi kabul etmiştir.²⁹ Böylelikle Panama kanalı 1914 yılında trafiğe açılmıştır. 1977 yılına kadar devam eden süreç, bu tarihte Jimmy Carter ve Panama Lideri Omar Torrijas ile yapılan antlaşma ile 1999 yılına gelindiğinde kanalını işletilmesinin devrinin Panama Devletine geçeceği üzerinde mutabık olunmuştur. Bu süreye kadar Panama Devleti kanaldan egemen devlet olarak yeterince faydalanamamıştır.³⁰

Süveyş ve Panama Kanallarının hukuki statüleri kanalların yapımından sonra verilmeye çalışılmış ve bu nedenle, hukuki yapıları ile ilgili problemlerin çözüm süreçleri daha da zorlaşmıştır. Süveyş ve Panama Kanalları için hukuki altyapının kurulması sırasında yaşanmış olan problemler ile Türk Boğazlarının geçişleri düzenlenirken Lozan Boğazlar Sözleşmesinden, Montrö Boğazlar Sözleşmesi aşamasına kadar yaşanan problemler göz önünde tutulduğunda, Kanal İstanbul’un aynı zorluklarla karşılaşmaması için inşa edilmeden önce sağlam hukuki zemin üzerine inşa edilmesi gerekmektedir. Sağlam bir hukuki zemin üzerine kurulması için dünya üzerindeki önemli kanallar olan Süveyş ve Panama kanallarının hukuki statülerinden bahsetmek, onlarda yapılan hataların Kanal İstanbul’un hukuki statüsü belirlenirken tekerrür etmemesini sağlamak adına gereklilik arz etmektedir.

²⁹ Howard M. Rubin, “The Panama Canal Treaties: Keys to the Locks,” *Brooklyn Journal of International Law*, Cilt 4, No 2, 1978, s. 165.

³⁰ Süveyş ve Panama Kanalları ile ilgili sorunlar hakkında daha fazla bilgi için bakınız. Norman J Padelford. “The Panama Canal and the Suez Crisis,” *American Society of International Law Proceedings*, cilt 51, No1, 1957, s. 10-18., Robert Delson “Nationalization of the Suez Canal Company: Issues of Public and Private International Law,” *Columbia Law Review*, Cilt 57, No 6, 1957, s.755-786. Harmodio Arias, *The Panama Canal: A Study in International Law and Diplomacy*, New Mexico, The Minerva Group, Inc., 2000.

VI. SÜVEYŞ VE PANAMA KANALLARINA UYGULANAN HUKUKİ STATÜLER

A. Süveyş Kanalı

Süveyş Kanalı Akdeniz ve Kızıldeniz'i birbirine bağlamaktadır. Aslında Akdeniz ve Kızıldeniz'i kanalla birbirine bağlama fikri yüzyıllar öncesine dayanmakla birlikte Süveyş Kanalı'nın inşasına 1859 yılında başlanmış, kanal 1869 yılında ise hizmete açılmıştır. 99 yıllık süre için işletilmesi Uluslararası Süveyş Kanalı Şirketine bırakılmıştır.³¹ Bu süreçten sonra Mısır hükümetine devredileceğine dair anlaşılmıştır. Ancak 1875'te Fransız yatırımcıların hissedar olduğu şirket hisselerinin bir kısmı Britanya'ya devredilmiştir. Kanalın millileştirilmesi 1956 yılına kadar sürmüştür ve bu süreçte İngilizler ve Fransızların kontrolü altında kalmıştır.

Tarihler 26 Temmuz 1956'yı gösterdiğinde Mısır'ın Süveyş Kanalı'nı şirketinin ulusallaştırması, batılı devletlerin menfaatlerini olumsuz yönde etkilemeye başlamıştır.³² Çünkü Batılı devletlere göre Süveyş Kanalı'nın ulusallaştırılması demek Akdeniz'deki Batı devletler lehine olan dengeyi bozulması demektir. Ayrıca yine Süveyş Kanalı'nın ulusallaşması ile Batılı Devletlerin uzak doğu devletleri ile daha önceden özgürce devam eden bağlantısı sınırlanmış olacaktır. Bu nedenle de özellikle Büyük Britanya ile Fransa özellikle Mısır'ın tam egemenliğe sahip olmasını istememiştir. Anlaşmazlığı uluslararası konferanslar ve müzakere ve Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi dahilinde çözmek için birkaç girişimde bulunulmuştur. Ancak sorun çözülememiştir. Büyük Britanya ve Fransa silahlı kuvvetle Ekim 1956'daki Süveyş Kanalı için şirkete müdahale etmişlerdir. Süveyş Kanal şirketini ulusallaştıran Mısır yasası, Kanaldaki geçiş özgürlüğünü doğrudan etkilememiştir. Ancak, Kanal'ın birçok farklı milletten vatandaşları içeren bir şirket tarafından yönetilmesinin kendi başına geçiş özgürlüğü için bir garanti olduğu ve bu

³¹ J. F. McC., Jr. "The Law of International Waterways: An Approach to a Suez Canal Solution." *University of Pennsylvania Law Review*, Cilt 105, No 5, 1957, s. 714-44. Ruth Lapidot, "The Reopened Suez Canal in International Law." *Syracuse Journal of International Law and Commerce*, Cilt 4, No 1, 1976, s. 8-9.

³² Lapidot, "The Reopened Suez Canal in International Law", s. 13.

garantinin ulusallaşmanın bir sonucu olarak kaybolduğu tartışılmıştır. Ulusallaşmadan sonra, *Nasır*, serbest geçiş ilkesine ve İstanbul Sözleşmesinde belirtilen kurallara bağlılığını birkaç kez vurgulamıştır. Bu açıdan özellikle ilgi çeken, oybirliğiyle kabul edilen ve Mısır tarafından kabul edilen 13 Ekim 1956 tarihli Güvenlik Konseyi Kararı'dır.³³ Konsey, Süveyş sorununun çözülmesi için altı şartın yerine getirilmesi gerektiği konusunda anlaşmıştır: 1. Hem siyasi hem de teknik açıdan ayrımcılık yapılmaksızın Kanal üzerinden serbest ve açık geçiş sağlanmalıdır; 2. Mısır'ın egemenliğine saygı duyulmalıdır; 3. Kanalın işletilmesi herhangi bir devletin siyasetinden yalıtılmış olmalıdır; 4. geçiş ücretleri ve ücretlerin tespit edilme şekli Mısır ile kullanıcı devletler arasındaki anlaşma ile belirlenmelidir; 5. aidatların belli bir kısmı gelişime ayrılmalıdır; 6. ihtilaf durumunda Süveyş Kanalı Şirketi ile Mısır Hükümeti arasındaki çözülememiş sorunlar tahkim yoluyla çözülmelidir.³⁴ Anlaşmazlığı uluslararası konferanslar ve müzakere yoluyla ve Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi içinde çözmek için çeşitli girişimler yapılmıştır. Bu konuda diğer önemli bir belge de Mısır Hükümetinin, 24 Nisan 1957 tarihinde BM Genel Sekreterliğine Süveyş Kanalının idaresinin nasıl olacağını bildirmek için gönderdiği belgedir. Belge içerisinde tüm devletler için ücretsiz, kesintisiz geçişin olacağı, 1888 İstanbul Sözleşmesinin hükümleri teyit edilmekle birlikte, kanalın Mısır idaresinde olacağı yer almaktadır. Ayrıca bu belgenin uluslararası nitelikte bir belge olarak kabul edilmesi istenmiştir. Yine 1888 İstanbul Sözleşmesi ve kabul edilecek olan beyannameden doğan anlaşmazlıklar Uluslararası Adalet Divanında çözülecektir.³⁵

Kanal'dan geçişlerin kapatılmasına bakıldığında, 1956 yılında Fransız, İngiliz ve İsrail'in Mısır'a saldırması, 1967 yılında ise İsrail ile savaş sebebiyle geçişe kapatılmıştır. Bu kapama 1975 yılına kadar devam etmiştir.³⁶

³³ Lapidoth, "The Reopened Suez Canal in International Law", s. 14.

³⁴ Lapidoth, "The Reopened Suez Canal in International Law", s. 15.

³⁵ Lapidoth, "The Reopened Suez Canal in International Law", s. 15-16.

³⁶ Süveyş Kanalının tarihi ile ilgili daha detaylı bilgi için bkz. <https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/CanalHistory.aspx> (Erişim tarihi 25 Ocak 2020).

Süveyş Kanalı hakkında daha fazla bilgi için bkz. Obieta ve Baxter, *The International Status of the Suez Canal*.

Süveyş Kanalı ile ilgili geçiş düzenlemesi temel olarak 1888 İstanbul Sözleşmesi ile öngörülmüştür. İstanbul Sözleşmesinin nihai metni 29 Ekim 1888 yılında imzalanmıştır.³⁷ Özellikle Britanya ve Fransa'nın sözleşme ile ilgili çekinceler koyması ile yürürlüğe girememiştir. Sözleşmenin 10. maddesindeki Mısır'ın savunulması ve kendi kamu düzenini koruması için kendi güçleri tarafından tedbir alması, yine Sözleşmenin 1. maddesindeki savaş ve barış zamanında tüm gemilerin geçişine geçiş serbestisi verilmiş olunması konularında problem yaşanmıştır.³⁸ Daha sonra 1904 yılında Birleşik Krallık ve Fransa arasında Dostluk Antlaşması imzalanmıştır.³⁹ Bu antlaşmaya göre Mısır ve Fas'taki hakimiyet hukuku taraf devletlerce belirlenmiş ve bu nedenle de çekinceler geri alınıp 1888 tarihli İstanbul Sözleşmesinin yürürlüğe girmesine karar verilmiştir. Sözleşme ile “geçiş serbestliği” ilkesi benimsenmekle birlikte taraf devletlerin dışında diğer devletlere de taraf devlet olma imkânı tanınmıştır.⁴⁰ Kanaldan barış ve savaş zamanında ticaret veya savaş gemisi ayrımı olmaksızın bütün gemiler geçebilecek ve geçişlere engel olunamayacaktır.⁴¹ Savaş gemileri olsa bile kanalın ait olduğu devlete hiçbir egemenlik hakkı tanınmamıştır. Sözleşmenin 4. maddesine göre, savaşa katılan devletlerin savaş gemileri bile kanaldan hiçbir engel olmadan, geçişle ilgili hiçbir kısıtlama olmadan geçebilecektir. Sözleşmeye göre taraflar, kanalın serbest dolaşımını engellemeye yönelik savaş hakkı, düşmanca davranış göstermeme ya da buna benzer herhangi bir eylemde bulunmama konusunda hemfikirdir.

³⁷ McC., Jr. The Law of International Waterways: An Approach to a Suez Canal Solution. Sevim Toluner, *Milletlerarası Hukuk Dersleri, Devletin Yetkisi*, İstanbul, Filiz Kitapevi, 1984, s. 134.

³⁸ McDougal, Myres S., ve Trevor J. Burke, *The Public Order of the Oceans: A Contemporary International Law of the Sea*, New Haven, Yale University Press, 1962, s. 1075.

³⁹ Halford L. Hoskins, “The Suez Canal as an International Waterway”, *American Journal of International Law* Cilt 37, No 3, 1943, s. 373-385.

⁴⁰ 1888 İstanbul Sözleşmesi, madde 15. Sözleşmeyi imzalayan devletler Osmanlı İmparatorluğu, Britanya, Rusya, Fransa, Almanya, Avusturya Macaristan, İtalya, Hollanda, İspanya'dır.

⁴¹ 1888 İstanbul Sözleşmesi, madde 1.

Geçiş rejimleri ile ilgili Sözleşmenin 4., 5., 7. ve 8. maddelerinin istisnaları vardır. İstisnalar şu şekilde sıralanabilir:

-Osmanlı ve Mısır taraflarından bakıldığında Sözleşmeye uyulmasını sağlamak adına savaş gereklilyse,

-Mısır açısından kendi güçleri tarafından savunmasını ve kamu düzeninin korunmasını güvence altına almak için gerekli olabilecek önlemler alması gereklilyse,

-Osmanlı İmparatorluğu açısından, Kızıldeniz'in doğu kıyısında yer alan diğer Osmanlı mallarının kendi askeri güçleri tarafından savunulduğunu güvence altına almasının gerekli olduğu düşünülüyorsa, bu nedenle alınan önlemlere 4., 5., 7. ve 8. maddelerin engel teşkil etmeyeceği anlaşılmaktadır. Yine de alınacak bu tedbirlerin serbest geçişi engellememesi gerekmektedir.⁴²

Savaş gemileri Said limanında ve liman ağzında yani limanın dış tarafında 24 saatten fazla kalamayacaklardır. Böyle bir durumda mümkün olduğu en kısa sürede ayrılmak zorunda kalmaktadırlar. Erişim limanlarından birbirleri ile savaşan gemilerden birinin denize açılması ile düşman gücüne ait bir geminin ayrılması arasında yirmi dört saatlik bir zaman aralığı geçecektir.⁴³ Sözleşmenin 5. maddesine göre savaş sırasında, savaşan devletlerin birlikleri, mühimmatları veya savaş malzemeleri Kanal'a ve kanalın limanlarının girişlerine indirilemeyecektir. Sadece, Kanalda kaza engellenmesi için, limanların girişlerine, 1.000 adamı geçmeyen müfrezelerle, müteakıl tutardaki savaş malzemeleri yerleştirilebilecek veya indirilebilecektir.

İstanbul Sözleşmesine göre sözleşmenin hükümlerinin doğru yürütülüp yürütülmediği, sözleşmeye imza atan devletlerin Mısır'daki yetkili temsilcileri aracılığı ile denetlenecektir. Kanalın güvenliğini veya serbest geçişini tehdit eden herhangi bir olay durumunda, üç imzacı devletin daveti ile diplomatik üstlerin yani Doyenlerinin başkanlığında, gerekli incelemeleri yapmak için toplantı yapacaklardır. Kanalın korunmasını ve özgürce kullanılmasını sağlamak için uygun önlemleri

⁴² 1888 İstanbul Sözleşmesi, madde 10 ve 11., D. H. N. Johnson, "Some Legal Problems of International Waterways, with Particular Reference to the Straits of Tiran and the Suez Canal." *Modern Law Review*, Cilt 31, No 2, 1968, s. 163.

⁴³ 1888 İstanbul Sözleşmesi, madde 4.

alabilmesi adına Hidivlik Hükümetine, düşünülen tehlike konusunda bilgilendirme yapılacaktır ve her halükârda, antlaşmanın gereğince uygulanmasını sağlamak için yılda bir kez toplanılacaktır.⁴⁴

B. Panama Kanalı

1901 Hay- Pauncefote ve 1903 Hay- Bunau- Varilla Antlaşmaları ile Panama Kanal'ından geçişlere tamamen geçiş serbestisi öngörülmüş, buna ek olarak Panama kanalı ve bölgesinin egemenlik hakları ABD'ye bırakılmıştır.⁴⁵ 1977 tarihli Torrijos-Carter Antlaşmasına kadar kanalın ABD'nin mülkü olduğu kabul edilmiştir. Daha sonra 1977 tarihli ikiz antlaşmalardan birincisi olan Panama Kanalı Antlaşması 31 Aralık 1999 yılında etkin hale gelmiş ve Panama Kanalı, Panama Hükümetine geçmiştir.⁴⁶ Bu antlaşma ile dahi geçiş serbestisi hükümleri aynen korunmuştur. 1977 tarihli Antlaşma ile Panama'nın ABD'den kanal için aldığı kira bedelleri arttırılmıştır. 1999 yılına gelindiğinde, ABD'nin Panama kanalı üzerindeki haklarından vazgeçmesi gerektiği kabul edilmiştir. Bu nedenle de 1999 yılından itibaren ABD'nin Panama Kanalı üzerindeki imtiyazları Panama Cumhuriyeti'ne devredilmiştir.⁴⁷ 1977 Panama Kanalının Sürekli Tarafsızlığına ve Faaliyetlerine ilişkin antlaşma yani kanalın tarafsızlığını garanti eden tarafsızlık antlaşması da imzalanmıştır. Panama Kanalının Sürekli Tarafsızlığına ve Faaliyetlerine ilişkin antlaşmaya göre Panama Kanalı uluslararası transit su yoludur. Panama Kanalı, ister barış zamanı ister savaş zamanı olsun, tüm devletlerin gemilerinin barışçıl amaçlarla geçişine izin verecek, tüm

⁴⁴ 1888 İstanbul Sözleşmesi, madde 8. Burada “Hidivlik Hükümeti” deyimini Mısır Hidivliği’ni temsil etmektedir.

⁴⁵ Legal History of the Panama Canal, 1 St. Louis Law Review. 246, 1916, s. 250. http://openscholarship.wustl.edu/law_lawreview/vol1/iss3/6 (Erişim Tarihi 20 Ocak 2020). Harold F. White, “Legal Aspects of the Panama Canal”, *Illinois Law Review*, Cilt 8, No 7, 1913-1914, s. 445- 448. Alfredo Lopez Guevara Carlos, “Negotiating a Peaceful Solution to the Panama Canal Question”, *New York University Journal of International Law and Politics*, Cilt 9, No 1, 1976, s. 9.

⁴⁶ Marcell Horvath, “The Controversial Questions of Permanent Neutrality in the Case of the Panama Canal,” *Miskolc Journal of International Law*, Cilt 7, No 1, 2010, s. 83-99.

⁴⁷ Marcell Horvath, s. 83-99.

devletlerin gemileri tarafından tamamen eşitlikle güvenli ve barışçıl geçişlere açık kalacaktır.⁴⁸ Bu nedenle herhangi bir devlete, vatandaşlarına veya konularına, geçiş koşulları veya ücretleri ile ilgili olarak veya başka herhangi bir nedenle ayrımcılık yapılmayacak, böylelikle, dünyadaki diğer devletler arasında uluslararası uyumsuzluk olduğunda dahi Kanal misilleme hedefi olamayacaktır. Diğer taraftan, Kanalı transit geçiş için kullanan gemiler düşmanca hareketlerde bulunmayacaklardır.⁴⁹

Yine tarafsızlık antlaşmasının 4. maddesine göre, ABD ve Panama Cumhuriyeti, iki taraf devletin aralarında imzalanan diğer antlaşmalar sona ermiş olsa bile, Kanalın kalıcı olarak tarafsız kalmasını sağlama yükümlülüğü altına girmişlerdir. Panama Kanal'ı antlaşmasının sona ermesinden sonra, Kanal'ı sadece Panama Cumhuriyeti işletecek ve kendi kara ülkesinde askeri güçlerini, savunma alanlarını ve askeri tesislerini kullanabilecektir.⁵⁰

ABD ve Panama Cumhuriyetinin kanalın inşası, işletilmesi, bakımı ve kanalın savunması için katkı sağlayacağı tanımlanmıştır ve antlaşmanın diğer hükümlerine bakılmaksızın ABD ve Panama Cumhuriyetinin savaş gemileri ve yardımcı gemileri, iç harekâtı, ilerleme güzergahı, esas varış noktası, silah ve cephane veya taşınan yüklerden bağımsız olarak kanaldan geçiş hakkına sahiptirler. Bu tür savaş gemileri ve yardımcı gemilerin geçişlerini hızlı bir şekilde yapmaları gerekmektedir.⁵¹ Panama Kanalı ile ilgili diğer bir kural ise kılavuz kaptan alınmasının zorunlu olduğudur.⁵² Bu kılavuz kaptanlar geminin kontrolünden sorumludurlar. Bunun anlamı Panama Kanalının İdaresinin kanal içerisinde meydana gelecek tüm kazalardan sorumlu olmasıdır.

⁴⁸ 1977 Panama Kanalının Sürekli Tarafsızlığına ve Faaliyetlerine ilişkin antlaşma, madde 1, 2. Marcell Horvath “The Sovereignty of the Republic of Panama in the Light of the Panama Canal Treaties.” *Miskolc Journal of International Law*, Cilt 6, No 2, 2009, s. 52-56.

⁴⁹ 1977 Panama Kanalının Sürekli Tarafsızlığına ve Faaliyetlerine ilişkin antlaşma, madde 2.

⁵⁰ 1977 Panama Kanalının Sürekli Tarafsızlığına ve Faaliyetlerine ilişkin antlaşma, madde 5. Marcell Horvath “The Sovereignty of the Republic of Panama in the Light of the Panama Canal Treaties”, s. 54-55.

⁵¹ 1977 Panama Kanalının Sürekli Tarafsızlığına ve Faaliyetlerine ilişkin antlaşma, madde 6.

⁵² Panama Kanalı Sularında Seyir Hakkında Yönetmelik, madde 90.

Kılavuzluk hizmetleri ise ücretsizdir.⁵³ Yine Panama Kanalındaki geçişlerde geçiş yapacak tüm gemilerin, geçiş yapacakları zamanı, gemilerinin bayrağını, ismini, su çekimlerini, taşıdıkları yükü, son 15 günde uğradıkları diğer limanların listesini önceden bildirim yükümlülükleri vardır. Taşıdıkları yüklerin cinsine göre ise, radyoaktif yük taşıyorsa 48 saat öncesinden bildirim yapmaları gerekmektedir. Gemi nükleer madde taşıyor ise, bu gemilerin 30 gün önceden Kanal Deniz Güvenlik Danışmanına izin almak için başvurmaları gerekmektedir. Nükleer ya da radyoaktif maddeler dışında tehlikeli madde taşıyan gemilerin ise 24 saat önceden bildirim yapması yeterlidir.⁵⁴

Özet olarak, Süveyş Kanalı'na uluslararası yapılan İstanbul Sözleşmesi ile statü kazandırılmış ve kanalın millileştirilme süreci 1956 yılına kadar sürmüştür. Panama Kanalı'na ise, ABD ve Panama Cumhuriyeti arasında yapılan bir antlaşma ile statü kazandırılmıştır. İstanbul Sözleşmesi'nde Süveyş Kanalına savaş zamanında bile tüm devletlere geçiş serbestisi tanınmıştır ve kanalın ait olduğu devlete egemenlik hakkı bırakılmamıştır. Panama Kanalı'nda ise, öncelikle ABD için ağırlıklı bir geçiş ve denetim rejimi öngörüldüğü uluslararası antlaşma imzalanmak zorunda kalınmıştır. 1999 yılına gelindiğinde, ABD, Panama Kanalı üzerinde sahip olduğu imtiyazlarını Panama Cumhuriyetine devretmiş, ancak Panama Kanalı uluslararası transit su yolu olarak kabul edilmiş, barış zamanı ya da savaş zamanı ayırımı olmaksızın, barışçıl amaçla geçiş yapacak tüm devletlerin gemilerine geçişlerde izin verileceği hükme bağlanmıştır.

Süveyş ve Panama Kanalları için uygulanan hukuki statüler incelendikten sonra, Kanal İstanbul'a uygulanabilecek hukuki statüler konusu üzerinde önerilerde bulunmak yerinde olacaktır.

⁵³ Panama Kanalı Sularında Seyir Hakkında Yönetmelik, Bölüm 5.

⁵⁴ Panama Kanalı Sularında Seyir Hakkında Yönetmelik, madde 115, 124 ve 141.

VII. KANAL İSTANBUL İÇİN UYGULANABİLECEK HUKUKİ STATÜLER VE ÖNERİLER

1958 Cenevre Sözleşmesinde ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde kanalların statülerinin düzenlenmesi ile ilgili özel maddeler yoktur.⁵⁵ Kanal İstanbul'un Türkiye'nin kendi egemenlik sınırları içerisinde yapılmasının planlanması nedeni ile kanalın inşa edilmesinde hukuki olarak bir engel yoktur. Her ne kadar inşa edilmesine engel olmasa da, şu anki düzenlemelerle Türkiye, Boğazlardan geçiş için gelen gemileri kanala yönlendirmeye zorlayamaz ve Türk Boğazlarından geçişi engelleyemez.

Literatürde kanallara statü kazandırılırken Boğazlara benzer rejimlerin uygulanabileceği kabul edilmektedir. Nitekim Wimbledon Davasında Uluslararası Sürekli Adalet Divanı'nın kararında Süveyş ve Panama Kanallarının bütün dünya devletlerinin kullandığı iki açık denizi birbirine bağlayan yapay su yolu olduğu, bu su yollarının bahse konu suların yargı yetkisine tabi olduğu, egemen devletin tarafsızlığını etkilememesi için doğal boğazlarla ilişkili olması gerektiği kabul edilmiştir.⁵⁶ Boğazlarla, kanallar arasında her ne kadar benzer hükümler

⁵⁵ Baxter ve Triska, *The Law of International Waterways with Particular Regard to Interoceanic Canals*. Baxter ve Triska kitapta uluslararası kanallara ait genel kurallar olmadığı için, uluslararası kanallara uygulanabilecek taslak bir sözleşme metni önerisinde bulunmuştur.

⁵⁶ Birleşik Krallık bandıralı, Fransız şirketi tarafından kiralanan Wimbledon adlı gemi yüklediği askeri mühimmat ve silahı Polonya'ya Kiel Kanalı üzerinden götürmek istemiştir. Ancak Almanya ilgili devletler arasından geçen savaşa ilişkin 23 Temmuz ve 30 Temmuz tarihlerinde Tarafsızlık Kararnamelerini neden göstermiş, Almanya geminin geçişine izin vermemiştir. Almanya'nın gerçekleştirdiği bu izin vermemenin Versay Antlaşması'nın 380. maddesine aykırı olduğu iddia edilmiştir. Bu nedenler Alman Hükümetinin geminin geçişine izin vermesini istemiştir. Ancak bu istek Alman Hükümeti tarafından reddedilmiştir. Daha sonra anlaşma sağlanamayıp konu Uluslararası Sürekli Adalet Divanının önüne götürülmüştür. Divan, kararında Kiel Kanalı'nın bir uluslararası su yolu olduğunu, uluslararası su yolu olduğu içinde kanaldan geçişten tüm ulusların faydalanabileceğini, Almanya'nın da Versay Antlaşmasınının 380. maddesine uygun hareket etmediği, bu madde ile çeliştiği belirtilmiştir. SS 'Wimbledon', United Kingdom and ors v Germany, Judgment, (1923) PCIJ Series A, no.1.

olsa da, kanalların yine de kendilerine ait, kendi işleyişlerini düzenleyen antlaşma metinleri çerçevesinde rejimlerinin düzenlendiğini söylemek mümkündür. Nitekim, Mısır'ın 1888 tarihli İstanbul Antlaşmasına bağlı kalarak Süveyş Kanalı'nın geçişinin düzenleneceğini Birleşmiş Milletlere bildirmesinden, diğer yandan 1977 tarihli Panama Kanalı antlaşmalarından biri olan Panama Kanalı'nın Sürekli Tarafsızlığına ve Faaliyetlerine ilişkin antlaşma metninde ise Panama Kanalı'nın geçişlerinin düzenlenmesinden bu sonuç çıkarılabilecektir.

Türk Boğazları ile ilgili olarak Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi maddeleri Türk Boğazlarından geçişlerin düzenlenmesi için uygulanmayacaktır. Çünkü Türk Boğazları 1982 BMDHS'nin 35 (c) maddesinde yer alan istisnalardan geçişin tamamen veya kısmen uzun süredir yürürlükte olduğu sözleşmelerle düzenlendiği boğazların hukuki rejiminin BMDHS'den etkilenmeyeceğine dair düzenlemesiyle ilgilidir. Kanal İstanbul'a bakıldığında geçişler Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazını etkileyeceği için bağımsız olmayacaktır. Yine aynı güzergahta hem doğal su yolu hem de yapay su yolu paralel olduğu için ve doğal su yolu ile tekrar bağlantısı olduğu içinde dünya üzerinde tektir.

Kanal İstanbul'a kazandırılacak hukuki statüler düşünüldüğünde üç türlü hukuki statü kazandırılabilir:

A. Ulusal Statü Kazandırılması

Eğer Kanal İstanbul'a ulusal statü kazandırılırsa, Kanal sadece Türkiye'nin ulusal gemilerinin geçişleri için ya da ticari gemilerin geçişleri için ihtiyari olarak kullanılabilir. Çünkü Kanal ulusal olsa da gemiler geçerken Çanakkale Boğazından da geçeceği için yeniden Montrö Boğazlar Sözleşmesi kurallarına tabi olacaktır. Yine kanaldan geçişe zorlama yapılamayacaktır. Kanal'ın paralelinde ücretsiz geçiş hakkı olan İstanbul Boğazı olduğu için de Kanal geçişinde ücret istendiğinde Kanal'ın elverişli kullanılması sağlanamayacaktır. Ücret istense bile, geçiş yapacak devletlerin gemilerinin bu yolu tercih etmesi için çok düşük miktarda ücret istenebilecektir. Yine dikkat edilmesi gereken husus ulusal statü verilse bile, bu statünün tüm kurallarının uluslararası antlaşmalara da uygun olması gerekecektir. Çünkü uluslararası hukuk kurallarında, uluslararası antlaşmalara aykırı olarak gerçekleştirilecek hiçbir proje uluslararası platformlarda finanse edilemeyecektir.

B. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne Bağlı Olarak Statü Kazandırılması

Kanal İstanbul'a Montrö Boğazlar Sözleşmesine bağlı olarak statü de kazandırılabilir. Burada Kanal Boğazlarla aynı haklara sahip olacaktır. Ancak Kanala geçişe zorlama yapılamayacaktır. Sadece Türk Boğazlarından geçişlerin askıya alınmasının zorunlu olduğu durumlarda Kanala yönlendirme yapılabilecektir. Yine Türk Boğazlarındaki geçişlerde olduğu gibi gemi geçiş hizmetleri dışında, geçişlerden ücret alınmayacaktır. Trafığın rahatlatılması için kullanılabilir, ekonomik açıdan bakıldığında ekonomik getiri sağlamayacaktır.

C. Montrö Boğazlar Sözleşmesindeki Egemenlik Haklarını Kaybetmeden Hazırlanacak Yeni Uluslararası Antlaşma ile Uluslararası Statü Kazandırma⁵⁷

Kanal İstanbul inşa edilse de Türk Boğazlarından geçiş yasaklanamaz. Yasaklanamayan Türk Boğazlardan geçişe alternatif çözüm yolu olarak İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Kanal İstanbul'u birlikte kapsayan bir uluslararası antlaşma ile Kanal İstanbul'a Uluslararası Statü kazandırmak mümkün olacaktır.

Yeni uluslararası antlaşma hazırlanırken Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile elde edilen egemenlik haklarından taviz vermemek gereklidir. Egemenlik haklarından taviz vermemenin yanında, Montrö Boğazlar Sözleşmesinin giriş kısmında yer alan Türkiye'nin ve kıyıdaş devletlerin güvenliğinin esas alındığı bir uluslararası antlaşmanın hazırlanması gerekmektedir. Eğer Kanal İstanbul için uluslararası sözleşme hazırlanacaksa, antlaşma metninin hazırlanma zamanı önem arz edecektir. Çünkü Kanal İstanbul inşa edildikten sonra yeni bir uluslararası antlaşma hazırlanmak istendiğinde, antlaşma yapmak için oluşturulacak masada, Kanal İstanbul'un 75 milyar TL maliyetinde olacağı göz önüne alındığında, Türkiye'nin elinin bağlı kalacağı düşünülmektedir. Çünkü Kanal İstanbul'un inşası tamamlanınca, Türkiye mecburen yatırım yaptığı yer için, bu maliyetin karşılığını almak

⁵⁷ Detaylı bilgi için bkz. Hatice Kübra Ecemiş Yılmaz, *The Legal Status of the Canal Istanbul in International Law*, London, Wildy, Simmonds & Hill Publishing, 2018.

isteyecek, diğer devletler tarafından yeni antlaşma maddelerini kabule zorlanacaktır.

Kanal İstanbul'un inşasından önce uluslararası antlaşma ile uluslararası hukuki statü kazandırılmaya çalışılırsa, Türkiye denge politikası ile masada sağlam durup kendi haklarını kabul ettirme fırsatına sahip olacaktır. Montrö Boğazlar Sözleşmesine göre ABD ve Çin bu sözleşmeye taraf değildirler. ABD tarafından ek olarak belirtilmesi gereken husus ABD'nin Türkiye'nin NATO müttefiki olduğudur. Eğer Türkiye Kanal İstanbul ile ilgili olarak, ABD ya da Çin ile anlaşma yaparsa Rusya ya da Fransa gibi Devletler ise Montrö Sözleşmesine taraflırlar ve Türkiye'nin yapacağı bu antlaşmadan hoşnut olmayacaklardır. ABD ya da Çin gibi devletler açısından değerlendirildiğinde ise, eğer Türkiye Rusya ile antlaşma yaparsa, zaten Montrö Sözleşmesine ABD ve Çin taraf olmadıkları için, Rusya'nın bölgede etkisinin daha da artacağını düşünerek bu durumu kabul etmek istemeyeceklerdir. Kanal İstanbul'un inşasından önce uluslararası antlaşma ile uluslararası statü kazandırmak için tüm devletlerle Türkiye'nin dengeli ilişki içerisinde kendi kurallarını belirlemesi, diğer devletler açısından daha kabul edilebilir olacaktır. Türkiye'nin uluslararası antlaşma hazırlarken kendisi için etkili haklar sağlamakla beraber, diğer kıyı devletleri ile olan ilişkilerini de göz önünde bulundurması ile antlaşma maddeleri diğer devletler tarafından da kabul görecektir.

Eğer Kanal İstanbul inşa edilmeden Türkiye antlaşma için diyaloglarına başlarsa, bu uluslararası antlaşmayı yapıp yapmama avantajı da Türkiye'nin elinde olacaktır. Şu an için Türkiye'nin elinde Montrö Boğazlar Sözleşmesi vardır. Türkiye eğer yeni antlaşma metninin, Türkiye'nin egemenlik yetkileri, kanala yönlendirme, kanaldan elde edilecek vergi, harçlar konularında uygun olduğunu düşünürse Montrö Boğazlar Sözleşmesi yerine yeni uluslararası antlaşma yapabilecektir. Bu antlaşma metninde Türkiye'nin istediği konularla ilgili uyum sağlanamayacağı düşünülürse, Türkiye inşa edeceği Kanala ya ulusal statü verebilecek ya da Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne bağlı olarak statü kazandırabilecek ya da kanalın yapılmasından vazgeçebilecektir. Kanal İstanbul'un inşasından sonra uluslararası antlaşma ile statü kazandırılmaya çalışıldığında ise, Türkiye'nin bu alternatifleri elinde olmayacaktır.

Türkiye Kanal İstanbul'a uluslararası antlaşma ile uluslararası statü kazandırırca, bu antlaşma metninde yüksek tonajlı veya tehlikeli madde taşıyan gemilerin ayırt edilmesi ve bu gemilerin Kanala sevki sağlanabilecektir.⁵⁸ Yüksek tonajlı ve/veya tehlikeli madde yüklü gemilerin kanala yönlendirilmesi ile hem çevre kirliliği azaltılmış olacak hem de çevreye verilen zarar azaltılacaktır. Yine, olağanüstü hava koşullarında kanal ya da boğaza yönlendirme, trafiği askıya alacak kaza ya da tanker patlamaları gibi zorunlu durumlarda boğaza ya da kanala yönlendirme yeni uluslararası antlaşma ile kabul edilebilecektir. Dahası, kılavuzluk hizmetinin hem İstanbul Boğazı için coğrafi yapısı nedeniyle, hem de Kanal İstanbul için Kanallın darlığı nedeni ile zorunlu ve ücretli hale getirilmesi istenebilecektir. Eğer kıyıdaş olmayan devletlere Montrö Boğazlar Sözleşmesinden daha fazla hak tanınırsa, fazla tanınan haklar için ücret talep edilebilecektir. Savaş ve savaş tehdidi hallerinde Boğazlardan ve Kanaldan geçişin tamamen Türkiye'nin takdirine bağlı olacağı yeni antlaşma maddesine eklenebilecektir.

Diğer bir husus, Montrö Boğazlar Sözleşmesindeki ticaret gemileri ile ilgili "bayrağı ve yükü ne olursa olsun" geçiş yapması ilkesi, ticaret gemilerinin yükünün silah, ya da savaş uçağı olmasında da geçiş yapmasını engellememektedir. Hatta sadece ticaret gemileri değil, Rus savaş gemilerinin Boğazlardan geçişlerinde omuzlarında füze ile poz vermelerine bile engel olunamamaktadır. Bu nedenle yeni uluslararası antlaşmada, bu tür durumlarda da Türkiye'nin kendini savaş tehdidinde hissedeceği ve Boğazlardan ve Kanaldan geçişin Türkiye'nin takdirinde olacağı açıkça eklenmelidir. Böylelikle hem Kanala uluslararası statü kazandırılacak hem de Türkiye'nin egemenlik hakları korunarak artırılmış olacaktır.

Yeni uluslararası antlaşma ile dronlar hukuki statü kazandığında, bilimsel amaçla, çevre korunması, kılavuzluk ya da sıcak takip için

⁵⁸ Dünya üzerinde Danimarka Boğazından 65 metreden daha uzun gemiler geçememektedir. William L. Schachte, "International Straits and Navigational Freedoms", *Ocean Development and International Law*, Cilt XIV, 1993, s. 175-195. Malakka Boğazından geçişte de 200.000 tonun üzerindeki gemiler, buradan geçmeden önce ya yüklerini hafifletmelidirler ya da güvenli geçiş için Lombok Boğazına yönlendirilmelidirler. Nadaisan Logaraj, "Navigational Safety, Oil Pollution and Passage in Straits of Malacca", *Malaya Law Review*, Cilt XX, No 2, 1978, s. 287-314.

Türkiye'nin dronları kullanılabilmesinin antlaşmaya hüküm olarak eklenmesi de mümkün olacaktır.⁵⁹ Dronların devletlerin bilimsel ve teknik amaçları için kullanılmasına da izin verilebilecek, bunlardan da ücret talep edilebilecektir. Ekolojik dengenin korunması için, Kanal İstanbul'dan çevre temizlik vergisi ya da kanal temizleme vergisi gibi ekstra vergiler ile, Süveyş ve Panama Kanallarından alınan, onlara benzer kanal bakımı, onarımı için gerekli vergi ve harçlar alınabilecektir.⁶⁰

Yine yeni uluslararası antlaşma metninde Altın Frank yerine dönüştürülebilir para birimlerinden dolar, euro ya da Çin yuanının kullanılabilmesi istenebilecektir. Kanalda seyir güvenliği için Türk Boğazlarında da uygulanan Gemi Trafik Hizmetleri, Uluslararası Denizcilik Örgütü tavsiyeleri, Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü, Panama ve Süveyş Kanallarındaki geçiş emniyet kuralları ve sistemleri dikkate alınacaktır.⁶¹

Yeni Uluslararası Antlaşmanın çevre ile ilgili düzenlemeleri için ise Türkiye'nin taraf olduğu Barselona, Basel, Bern, Ramsar⁶² sözleşmeleri gibi uluslararası çevre sözleşmelerine uygunluğuna dikkat edilmesi, bunun için ise kıyıdaş devletlerle çevrenin korunması, temizlenmesi için uyumlu olarak çalışılması gerekmektedir. Bu nedenle yeni uluslararası antlaşmaya Uluslararası Deniz Hukuku normlarına göre; cezai yaptırım hak ve yetkisinin Türkiye'de olacağı, tehlikeli madde taşıyan gemilerin önceden bildirim yapması gerektiği, Türkiye'nin de

⁵⁹ Ecemiş Yılmaz, *The Legal Status of the Canal Istanbul in International Law*, s.264,274.

⁶⁰ Ecemiş Yılmaz, *The Legal Status of the Canal Istanbul in International Law*, s. 263.

⁶¹ Ecemiş Yılmaz, *The Legal Status of the Canal Istanbul in International Law*, s. 265.

⁶² Barselona Sözleşmesi, diğer adı ile Akdeniz'in kirliliğe karşı korunması Sözleşmesi'dir. Basel Sözleşmesi, Tehlikeli Atıkların Sınır Ötesi Taşınması ve Bertaraf Edilmesinin Kontrolüne İlişkin Sözleşmedir. Bern Sözleşmesi Avrupa'nın Yaban Hayatı ve Yaşam Ortamlarını Koruma Sözleşmesidir. Ramsar Sözleşmesi, Özellikle Su Kuşları Yaşama Ortamı Olarak Uluslararası Öneme Sahip Sulak Alanlar Hakkında Sözleşmedir. Bu sözleşmelerle ilgili daha fazla detay için bakınız. Nilüfer Oral, "Kanal İstanbul Projesi ve Türkiye'nin Uluslararası Hukuktan Doğan Yükümlülükleri", *Panel Kanal İstanbul, Çevresel, Kentsel, Hukuki Etkileri, İstanbul Barosu Yayınları*, 2016, s. 116-122.

gerekli bildirimleri aldıktan sonra kirlenme ve kaza oranını düşürmek için tedbir almakla yükümlü olacağı ve bu yükümlülüklerinin istisnai durumları eklenmelidir.⁶³

VIII. SONUÇ

İnsan yapımı, yapay su yolları olan kanalların hukuki statüleri ile doğal su yolları olan boğazların hukuki statüleri kıyaslandığında aralarında benzerlikler görülmektedir. Kanal İstanbul'un yapısına bakıldığında dünya üzerinde kendine özgü tek olan bir konumu vardır. Çünkü aynı güzergâh üzerinde birbirine paralel doğal su yolu ve yapay su yolu birlikte olacaktır. İnşa edilecek Kanal İstanbul'dan yapılacak geçişler Çanakkale Boğazı'nı ve Marmara Denizi'ni de etkileyeceği için Kanal İstanbul'un bağımsız bir kanal olduğu düşünülemeyecektir. Türkiye'nin Türk Boğazları üzerinde tarihten ve Montrö Boğazlar Sözleşmesinden doğan açık hakları bulunmaktadır. Kanal İstanbul'dan yapılacak her türlü geçiş ise, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı güzergahında olacağı için Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile bir noktada kesişecektir. Bu nedenle Kanal'a Boğazlardan bağımsız statü kazandırılması mümkün olmayacaktır. Kanal İstanbul için, ulusal statü kazandırma, Montrö Boğazlar Sözleşmesine bağlı statü kazandırma veya Montrö Boğazlar Sözleşmesindeki egemenlik haklarımıza zarar vermeden yeni uluslararası antlaşma hazırlayarak uluslararası statü kazandırma, hukuki olarak mümkündür.

Kanal İstanbul'un etkin ve elverişli olarak kullanılabilmesi için uluslararası antlaşma ile uluslararası statü kazandırılması gerekmektedir. Bu uluslararası antlaşma hazırlanırken Montrö Boğazlar Sözleşmesinden gelen egemenlik haklarından taviz vermemek gerekecektir. Bu nedenle de uluslararası antlaşma hazırlanarak Kanal İstanbul'un inşasından önce hukuki statüsünün belirlenmesi için diplomatik olarak ilgili devletlerle iletişime geçilmesi, diplomatik görüşmeler yapılması, önce Kanal İstanbul için oluşturulacak statünün tartışılması, eğer Türkiye'nin menfaatine yeni uluslararası antlaşma zemini oluşturulursa Kanal İstanbul'a yeni bir uluslararası antlaşma ile uluslararası hukuki statü kazandırılması gerekmektedir. Kanalin elverişli, etkin kullanımı için en

⁶³ Kanala verilebilecek uluslararası statünün detayları ile ilgili bkz. Ecemiş Yılmaz, *The Legal Status of the Canal Istanbul in International Law*.

Hatice Kübra ECEMİŞ YILMAZ

iyi yol yeni uluslararası antlaşma ile kanala uluslararası statü kazandırılması olacaktır. Ancak, diplomatik görüşmelerde yeni oluşturulacak uluslararası antlaşmanın Türkiye'nin menfaatine olmayacağına kanaat getirilirse, ulusal statü ile ya da Montrö Sözleşmesine bağlı olarak statü verme düőünülebilecek, belirlenecek hukuki statüye göre Kanal İstanbul'un inşasına başlanması gerekecektir.

KAYNAKÇA

- ANDREWS, Burton: “Suez Canal Controversy.” *Albany Law Review* XXI, 1 (1957): 14-33.
- ARIAS, Harmodio. *The Panama Canal: A Study in International Law and Diplomacy*. New Mexico: The Minerva Group, Inc., 2000.
- AYBAY, Gündüz ve Nilüfer Oral: “Turkey’s Authority to Regulate Passage through the Turkish Straits.” *Journal of International Affairs* III, 2 (1998).
- BAXTER, Richard: “Passage of Ships through International Waterways in Time of War.” *British Year Book of International Law* XXXI (1954): 187-216.
- BAXTER, Richard, Triska, Jan F.: *The Law of International Waterways with Particular Regard to Interoceanic Canals*, Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, 1964.
- BRUEL, Erik: *International Straits: A Treatise on International Law-1 The General Legal Position of International Straits*. Copenhagen: Nyt Nordisk Forlag 1947.
- CAMINOS, Hugo: *The legal regime of straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea*. The Netherlands: Martinus Nijhoff, 1987.
- CUNDICK, R. Palmer: “International Straits: The Right of Access.” *Georgian Journal of International and Comparative Law*, 5, 1(1975): 107-140.
- DELSON, Robert: “Nationalization of the Suez Canal Company: Issues of Public and Private International Law.” *Columbia Law Review*, 57, 6 (1957): 755-786.
- DINITZ, Simcha: “Legal Aspects of the Egyptian Blockade of the Suez Canal.” *Georgetown Law Journal*, 45, 2, (1956-1957):169-199.
- DOĞRU, Sami: “Türk Boğazları’nin Hukukî Statüsü: Sevr Ve Lozan’dan Montrö’ye Geçiş.” *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, XV, 2 (2014): 123-169.

- ECEMİŞ YILMAZ, Hatice Kübra: *The Legal Status of the Canal Istanbul in International Law*, London: Wildy, Simmonds& Hill Publishing, 2018.
- GUEVARA, Carlos Alfredo Lopez: “Negotiating a Peaceful Solution to the Panama Canal Question.” *New York Univesity Journal of International Law and Politics*, 9, 1, Bahar (1976), s. 3-14.
- GÜNEŞ, Şule: “Türk Boğazları.”, *ODTÜ Gelişme Dergisi*, 34,Aralık,(2007): s. 217-250.
- HANRAHAN, David. G: “Legal aspects of the panama canal zone in perspective”, *Boston University Law Review*, 45, 1, (1965): 64-87.
- HORVATH, Marcell: “The Controversial Questions of Permanent Neutrality in the Case of the Panama Canal,” *Miskolc Journal of International Law*, 7, 1, (2010): 83-99.
- HORVATH, Marcell: “The Sovereignty of the Republic of Panama in the Light of the Panama Canal Treaties.” *Miskolc Journal of International Law*, 6, 2, (2009): 44-59.
- HOSKINS, Halford L.: “The Suez Canal as an International Waterway”, *American Journal of International Law* 37, 3, (1943): 373-385.
- HOSTIE, Jan F.: “Notes on the International Statute of the Suez Canal”, *Tulane LawReview*, 31, 3, (1956-1957): 397-436.
- İstanbul Barosu Çevre ve Kent Hukuku Komisyonu, *Kanal İstanbul Projesinin Çevresel, Kentsel ve Hukuksal Etkileri*, İstanbul: İstanbul Barosu Yayınları, 2016.
- JOHNSON, D. H. N.: “Some Legal Problems of International Waterways, with Particular Reference to the Straits of Tiran and the Suez Canal,” *Modern Law Review*, 31, 2, (1968): 153-164
- KURAN, Selami : “Deniz Hukukunda Deniz Çevresinin Korunması.” Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, XIII (2007): 1-15.
- KURAN, Selami: *Uluslararası Deniz Hukuku*. Baskı 5. İstanbul: Beta Kitapevi, 2016.

- LAPIDOTH, Ruth: “The Reopened Suez Canal in International Law.” *Syracuse Journal of International Law and Commerce*, 4, 1, (Yaz 1976): 1-50.
- LOGARAJ, Nadaisan: “Navigational Safety, Oil Pollution and Passage in Straits of Malacca”, *Malaya Law Review*, XX, 2, (1978): 287-314.
- OBIETA, Joseph A. ve Baxter, Richard: *The International Status of the Suez Canal*, The Netherlands: Springer, 1960.
- MARSTON, Geoffrey: “Armed Intervention in the 1956 Suez Canal Crisis: The Legal Advice Tendered to the British Government.” *International and Comparative Law Quarterly*, 37, 4(1988):773-817.
- MCC J. F., Jr. :“The Law of International Waterways: An Approach to a Suez Canal Solution.” *University of Pennsylvania Law Review*, 105, 5, (1957): 714-44.
- MCDOUGAL, Myres S., ve Trevor J. Burke: *The Public Order of the Oceans: A Contemporary International Law of the Sea*, New Haven, Yale University Press, (1962): 1075.
- ORAL, Nilüfer: “Kanal İstanbul Projesi ve Türkiye’nin Uluslararası Hukuktan Doğan Yükümlülükleri.” *Panel Kanal İstanbul, Çevresel, Kentsel, Hukuki Etkileri*. İstanbul: İstanbul Barosu Yayınları, 2016.
- ÖZERSAY, Kudret: *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi*, Ankara: Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları, 1999.
- PADEFORD, Norman J.: “The Panama Canal and the Suez Crisis.” *American Society of International Law Proceedings*, 51, 1(1957):10-18.
- RUBIN, Howard M.: “The Panama Canal Treaties: Keys to the Locks.” *Brooklyn Journal of International Law*, 4, 2 (1978): 159-220.
- SCHACHTE, William L.: “Interantional Straits and Navigational Freedoms.” *Ocean Development and International Law XIV*, 2 (1993): 175-195.

- SCHACHTE, William L. Jr ve J. Peter A. Bernhardt: “International Straits and Navigational Freedoms.” *Virginia Journal of International Law* XXXIII, 3 (1993): 527-556.
- SERBEST, M. Bürkan: “Süveyş Kanalı’nın Ulusallaştırılması Sorunu ve Süveyş Bunalımı.” *MANAS Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 6, 4 (Ekim 2017): 689-711 .
- TC. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü, “Kanal İstanbul Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu (Kanal İstanbul ÇED Raporu)”, Aralık 2019.
- TOLUNER, Sevim: *Milletlerarası Hukuk Dersleri, Devletin Yetkisi*, İstanbul: Filiz Kitapevi, 1984.
- SS ‘WIMBLEDON’: United Kingdom and ors v Germany, Judgment, (1923) PCIJ Series A, no.1.
- TÜTÜNCÜ, Ayşe Nur: “Montrö Sözleşmesi ve Kanal İstanbul.” *Milletlerarası Hukuk Ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, XXXVII, 1 (2017): 113-123.
- UZUN, Hakan: “Montreux Sözleşmesinin Yankıları.” *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 61 (2017): 393-435.
- ÜNLÜ, Nihan: *The Legal Regime of the Turkish Straits*. Hollanda: Martinus Nijhoff Publisher, Kluwer Law International, 2002.
- VAN DYKE, Jon M.: “Legal and Practical Problems Governing International Straits 1.” *Ocean Yearbook Online* XII, 1 (1996): 109-125.
- VAN DYKE, Jon M.: “Transit passage through international straits.” *The Future of Ocean Regime-Building*. Brill Nijhoff, (2009): 175-232.

Elektronik Kaynaklar

- Legal History of the Panama Canal, 1 St. Louis Law Review. 246, 1916, s. 250.
http://openscholarship.wustl.edu/law_lawreview/vol11/iss3/6
(Erişim Tarihi 20 Ocak 2020).

Panama Kanalı Gemi Geçiş İstatistikleri için, bkz.
<https://www.pancanal.com/eng/op/transit-stats/2019/Table-01.pdf>
(Erişim tarihi 25 Ocak 2020).

PADELFORD, Norman J., Worthington William E. ve diğerleri:
“Panama Canal”, 21 Kasım 2019,
<https://www.britannica.com/topic/Panama-Canal> (Erişim Tarihi
20 Ocak 2020).

Süveyş Kanalı Gemi Geçiş İstatistikleri için, bkz.
<https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/Pages/NavigationStatistics.aspx> (Erişim tarihi 25 Ocak 2020).

Süveyş Kanalı Tarihi,
<https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/CanalHistory.aspx> (Erişim tarihi 25 Ocak 2020).

Türk Boğazları Gemi Geçiş İstatistikleri için, bkz.
https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/gemi_gecis.aspx. (Erişim
tarihi 25 Ocak 2020).