

KANAL İSTANBUL'UN ULUSLARARASI HUKUK BAĞLAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ

Meliha ÇINAR

Dumlupınar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Siyaset Bilimi ve Uluslararası
İliŐkiler Anabilim Dalı Tezli YL Öğrencisi
melihacinar@ogr.dpu.edu.tr.

ÖZ

Türk Boğazlarından geçiş rejimi 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile belirlenmiştir. Dönemin değişen koşulları münasebetiyle Türk Boğazlarında artan gemi trafiği ve gemi boyutlarının büyümesi İstanbul Boğaz'ında kazalara sebep olabilmekte ve bazı boyuttaki gemilerin geçişleri zorlaşabilmektedir. Boğazlardan seyir eden tehlikeli madde taşıyan gemilerin olası kaza sonucu Őehre hasar vermesi çok yüksek ihtimaller dâhilindedir. Ulusal su yolu projesiyle İstanbul Boğaz'ında geçiş sistemini yeniden düzenlenmesi gündeme gelmiştir. Kanal İstanbul olarak ifade edilen su yolu projesi İstanbul Boğaz'ına alternatif bir su yolu olarak planlanmaktadır. Boğazlarda yeni bir su yolunun açılması ile ilgili Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne aykırı bir madde bulunmamaktadır. Bu çalışmada Kanal İstanbul Projesinin güzergâhı, yapısı ve işleyişi incelenerek uluslararası hukuk açısından geçiş rejimi değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Kanal İstanbul, Montrö Sözleşmesi, Su yolu, Türk Boğazları

THE EVALUATION OF CANAL ISTANBUL IN THE CONTEXT OF INTERNATIONAL LAW

ABSTRACT

The regime of transiting the Turkish Straits was defined by the 1936 Montreux Straits Convention. Increasing ship traffic and increasing ship dimensions on the Turkish Straits due to the changing conditions of the term can cause accidents in the Istanbul Strait (the Bosphorus) and the passage of the ships in some sizes can be difficult. It is highly probable that the vessels transporting hazardous materials, travelling through the Straits are likely to cause damage to the city as a result of an accident. The reorganization of the transition system in the Bosphorus via the national watercourse project has come onto the agenda. The watercourse project, which is expressed as Canal Istanbul, is planned as an alternative way to the Bosphorus Strait. There is no article contrary to the Montreux Straits Convention regarding the opening of a new watercourse to bypass the straits. In this study, the route, structure and functioning of the Canal Istanbul Project are examined and the transitional regime is evaluated in terms of international law.

Keywords: Canal Istanbul, Montreux Convention, Watercourse, Turkish Straits

GİRİŞ

Kanal İstanbul Projesi fikri en eski tarihi Roma Dönemine dayanarak Osmanlı döneminde de gündeme gelmiş ve yapıma amacı nehir taşımacılığı olarak nitelendirilmiştir. Cumhuriyet döneminde 2 defa gündeme gelmiş ve en son 2011 yılında dönemin başbakanı açıklaması ile çalışmalar başlamıştır. Kanal İstanbul Projesiyle İstanbul Boğazı'na alternatif su yolu oluşturması ve İstanbul Boğazı'nın gemi trafiğini azaltması planlanmıştır. Uluslararası hukuk bakımından Kanal İstanbul'un ulusal- uluslararası olup olmadığına bakılarak Montrö Sözleşmesinin denge rejimi bozulmadan nasıl bir düzenlemeye gidilebilir sorusuna bakılmıştır. Türkiye Cumhuriyeti'nin kanalla ilgili yaptığı çalışmalar incelenmiştir.

KAVRAMSAL BOYUT

Suyolu kavramı İngilizcedeki "watercourse" kelimesinin karşılığı olarak ifade edilmektedir. Sözlük anlamı bir devletin kara ülkesi içinde mevcut olan suyollarıdır¹. Kara ülkesi içinde yer alan akarsular, göller, kanallar, yer altı suları ve buzullar "suyolları" olarak ifade edilmektedir².

Suyolları; tek bir devletin ülkesinde yer alabileceği gibi iki ya da daha çok devletin ülkesinden geçebilmektedir. Bütünüyle tek bir devletin ülkede yer alan suyolları devletin iç sularını oluşturmakta ve ülke devletinin münhasır yetkisi altında bulunmaktadır³. Buna karşılık uluslararası su yolu (international watercourse), bulunduğu devletin egemenliğinde olmakla birlikte, bazen örf ve adet veya çoğunlukla bağlı olduğu andlaşmalar uyarınca ulaşım açısından ve endüstriyel, tarımsal amaçlarla kullanım ile çevre korunması bakımından uluslararası rejime tabi olmaktadır⁴.

Coğrafi bir terim olarak kanal; "suyun belli bir doğrultuda akmasını sağlayan doğal ya da yapay oluşum. Veyahut akarsuları ya da denizleri birbirlerine bağlayan doğal ya da insan yapısı suyollarıdır⁵.

Seha L. Meraya göre; "kanallar, insan çalışmaları ile bir devletin ülkesinde açılmış suyollarıdır⁶." Hüseyin Pazarcı'ya göre; "kanallar iki denizi birleştiren insan yapısı dar suyollarıdır⁷." Edip F. Çelik; "deniz kanalları; iki denizi birbirine bağlamak amacıyla ve insan emeğiyle açılan geçitlerdir⁸." Kanalların sunî ulaşım yolları olduğunu söyleyen Hamza Eroğlu; "bir veya birden çok devletin kara ülkesinde insan eliyle

¹ Çağatay Akça, (2014), *Sınırtaşan Sularla İlgili Uluslararası Hukuki Metinlerin İncelenmesi*, T.C. Orman ve Su İşleri Bakanlığı, Uzmanlık Tezi, Ankara: s.21.

² Selcen Erdal, (2016), *Uluslararası Suyollarının Ulaşım-Dışı Amaçlarla Kullanılması Hukukuna İlişkin Sözleşme Uygulamasında Danışma Yöntemi*, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Ankara: s.189.

³ Erdal, a.g.m., s.189.

⁴ Melda Sur, (2011), *Uluslararası Hukukun Esasları*, 5. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul: s.361.

⁵ Coğrafya Sözlüğü, Coğrafya Dünyası, <http://www.cografya.gen.tr/sozluk/kanal-5.htm> (17.01.2017).

⁶ Seha L. Meray, (1960), *Devletler Hukukuna Giriş I.Cilt*, Gözden Geçirilmiş 2. Baskı, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara s.362.

⁷ Hüseyin Pazarcı, (1999), *Uluslararası Hukuk Dersleri II. Kitap*, Turhan Kitapevi, 6. Baskı, Ankara., s.282.

⁸ Edip F. Çelik, (1977), *Milletlerarası Hukuk, II. Cilt*, İstanbul üniversitesi Yayınları, İstanbul: s.207.

açılmış, iki akarsuyu veya bir akarsu ile bir gölü birleştiren, bir akarsuyu denize bağlayan veya denizin iki parçasını birleştiren suyolları” olarak ifade etmektedir⁹.

Ulusal kanallar; kanal iki nehir arasında veya bir nehirle göl arasında irtibatı sağlamakta ise ve böyle bir kanalla ilgili olarak uluslararası bir anlaşma yok ise genel kaide, kanalın kıyı ülkesinde bulunduğu devletin tam yetkileri altında olmasıdır¹⁰. Kıyı devleti kanalda geçiş serbestisi tanıyıp tanımamakta, geçiş resmi alıp almamakta tamamen serbest ve yetkilidir.

Uluslararası kanallar; uluslararası hukuk bakımından önemli olan uluslararası deniz kanallarıdır. Devletin ülkesinde açılmış olmakla beraber, iki açık deniz parçasını birleştirmektedir. Uluslararası deniz kanalı bir devletin ülkesinde ya bu devlet tarafından ya da imtiyazlı bir şirket tarafından açılmış olabilir. Eğer böyle bir deniz kanalı ile ilgili olarak uluslararası anlaşmalar akdedilmemişse kanal ülkesinde bulunduğu devletin tam yetkilerine tabidir¹¹.

Boğaz (strait), iki veya daha fazla deniz alanını birleştiren dar su yolu şeklinde tanımlanabilir¹². Coğrafi anlamı bakımından; iki denizi birbirine bağlayan, biçimleri, uzunluk ve genişlikleri, üzerindeki akıntı düzenleri gibi özellikleriyle ayrımlı dar su geçidi olarak tanımlanmıştır¹³. Melda Sur’a göre; “boğaz coğrafi bakımından iki kara parçası arasında daralarak iki denizi birbirine ileten doğal deniz parçasıdır¹⁴.” M. Cemil göre; boğazlar, denizleri birbirine birleştiren tabii geçitlerdir.¹⁵ Çelik; “boğaz, iki denizi birleştiren, bir denizden diğerine geçmek için kullanılması zorunlu olan, iki kara parçası arasında kalarak darlaşan deniz yoludur¹⁶.” Bu tür deniz yollarına verilen boğaz, doğal bir su yolu olduğu için kanallardan ayrılmaktadır. Boğaz kavramı Birleşmiş Milletlerin Deniz Hukuku’na ilişkin hiçbir konferansında tanımlanmamıştır. Öğretilerin değerlendirmelerine bakılarak boğaz kavramını hukuksal olarak tanımlanmıştır.

KANAL İSTANBUL PROJESİ

Kanal İstanbul, İstanbul boğazında yoğun gemi trafiğini azaltmak için alternatif su yolu projesidir.

⁹ Hamza Eroğlu, (1979), *Devletler Umumi Hukuku*, Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayını, 1. Cilt, Ankara: s.231.

¹⁰ Meray, a.g.e., s.362.

¹¹ Meray, a.g.e., s.362.

¹² Yusuf Aksar, (2013), *Teoride ve Uygulamada Uluslararası Hukuk –II*, Seçkin Yayıncılık, Ankara: s.43.

¹³ Türk Dil Kurumu, Coğrafi Terimler Sözlüğü, (1980), http://tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&arama=kelime&guid=TDK.GTS.58879147aac0d0.57055007 (17.01.2017).

¹⁴ Sur, a.g.e., s.326.

¹⁵ M. Cemil, (1933), *Lozan*, Ahmet İhsan Matbaası, İstanbul: s.299.

¹⁶ Çelik, a.g.e., s.149.

Kanal İstanbul'un Tarihçesi

İstanbul boğazına alternatif su yolu projeleri Roma İmparatorluğu zamanına kadar gitmektedir. Britanya Valisi Plinius imparator Trajan arasındaki yazışmalar da Sakarya Nehir taşımacılığı projesinden ilk defa bahsetmiştir. Karadeniz ve Marmara'nın yapay bir su yolu ile birbirine bağlanma fikri 16. Yüzyıldan bu zamana kadar gelmektedir¹⁷.

Kanal İstanbul projesini Osmanlı döneminde ilk ortaya çıkış noktası Kanuni Sultan dönemindeydi. Fakat projenin yeri konusunda İstanbul'un Asya yakasında Sakarya Nehri'ni Sapanca Gölü'ne oradan da İzmit körfeziyle Marmara denizine bağlanması planlanmıştı. Bu kanal için Sokullu Mehmet Paşa, Mimar Sinan'ı görevlendirmişti. Mimar Sinan İzmit körfezinde çalışmalara başlamış fakat İstanbul'a çağrılmasından dolayı yarıda kalmış ve isyanlar, savaşlar nedeniyle proje uygulanamamış.

1591'de, Üçüncü Murad zamanında Veziriazam Koca Sinan Paşa'nın emri ile yeniden gündeme geldi ve Keleş Çayı'nın Sapanca Gölü ne, Sapanca Gölü'nün de İzmit Körfezi'ne bağlanması için hazırlıklara girildi. Ama Sinan Paşa'nın muhalifleri projenin hayata geçmesi halinde Paşa'nın gücünün artabileceğinden endişe duyarak padişahı "Bu işin donanmaya harcanacak paraların kazılacak topraklara gömülmesinden başka bir işe yaramayacağına" inandırdılar ve proje durduruldu. Dördüncü Mehmed, 1654'te bölgeye bir mühendis göndererek projeyi tekrar hayata geçirmek istedi. Fizibilite raporları da hazırladı ama raporlarda kanalın geçeceği yerlerde çiftliklerin zarar göreceğinden endişe duyulduğu ifade edildiği için, Dördüncü Mehmed projeden vazgeçti. 1740'lı yıllarda bu defa Birinci Mahmud, Sapanca Gölü'nü İzmit Körfezi ile birleştirmeyi düşündü. Bu sayede Sapanca'daki ormanlardan sağlanan kerestelerin İstanbul'a daha rahat şekilde sevk edilebileceği düşünülüyordu. Bölge halkının karşı çıkması üzerine, bu projeden de vazgeçildi. Daha sonra Üçüncü Mustafa'ya geldi ve hükümdar 1759'da önce Sapanca Gölü ile İzmit Körfezi'ni, ardından da Sakarya Nehri ile Sapanca Gölü'nü birleştirmeye karar verdi. Projeler hazırlandı, hattâ kazılara bile başlandı ama topraktan su çıkması, kışın aniden bastırması ve bölgede emlak spekülasyonu yapıldığı şeklinde dedikoduların doğması üzerine çalışma durduruldu. 1813'te Bursa ve İzmit Valisi olan Hacı Ahmed Aziz Paşa hazırladı. Paşa'nın projesinin temelinde, Sapanca Gölü'nün Marmara ve Karadeniz ile birleştirilmesi halinde İstanbul'dan Beypazarı'na kadar uzanan bölgedeki ürünlerin çok daha rahat şekilde taşınması düşüncesi yatıyordu. Projeyi zamanın hükümdarı İkinci Mahmud da destekledi ve bölgeye çok sayıda mühendis gönderildi. Ancak, kazılara başlanacağı

¹⁷ M. Ali Akkaya, (2015), *Kanal İstanbul Projesi Deniz Kıyısındaki Devletlerle olan ilişkimize etkisi ve Montrö Sözleşmesi*, OÜSBAD, Temmuz 2015, s.247. <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/273681>, (29.07.2017).

sırada Ahmed Aziz Paşa'nın birdenbire ölmesi üzerine bu proje de rafa kaldırıldı¹⁸.

Abdülmecit ve Abdülaziz döneminde de proje ele alınmıştı. 1863 yılında Riter ve Hayri Bey görevlendirildi ancak Eflak ve Boğdan'da başlayan isyanlar sebebiyle kanal projesi durdurulmuştu. Bundan sonrada kanalla ilgili herhangi bir karar alınmadı.

Cumhuriyet dönemi yaşanan gelişmelerde ilke kez TÜBİTAK'ın Ağustos 1990 yılında yayımlanan Bilim ve Teknik Dergisinde projenin önerisi görülmektedir. O dönemde Enerji Bakanlığı Müşaviri olan Yüksel Önem' in yazdığı makale İstanbul Kanalı'nı düşünüyorum da Büyükçekmece Gölü'nden başlayarak Terkos Gölü'nün batısından geçecekti. Kanalın uzunluğu 47 km su yüzey genişliği 100 m derinliği ise 25 m olarak planlanmıştır¹⁹.

Bülent Ecevit 1994 senesinde İstanbul'un Avrupa yakasında Karadeniz ile Marmara arasında bir kanal açılmasını önermişti. Boğaz ve DSP'nin Kanal Projesi adıyla seçim broşürlerinde yer almıştır²⁰.

Projenin Yapılma Amacı

İstanbul boğazı stratejik konumu sebebiyle Karadeniz'e kıyıdaş olan ve olmayan birçok ülkenin ticaret gemisinin geçiş güzergâhında yer almaktadır. Sanayileşmenin artması, deniz ticaretinin giderek öneminin artması gemi trafiğinin artmasına sebep olmuştur. Deniz ticaretinin kısaltarak zamandan tasarruf etmek için Karadeniz'i Kuzey Denizi'ne bağlayan Avrupa'nın en büyük suyolu özelliğine sahip olan Ren-Main-Tuna Kanalı 1992 yılının sonunda hizmete girmiştir. Hollanda'nın Rotterdam kentinden başlayarak Almanya'da Ren Nehri'ni kapsayarak Main ve Tuna Nehri arasında uzanarak Tuna'nın Karadeniz'e döküldüğü deltada son bulmaktadır. Kanal 3671 kilometre uzunluğundadır. Karadeniz'e gelen gemilerin boğazlardan geçerek Süveyş Kanalına daha kısa sürede ulaşmakta olup bu kanal sebebiyle de boğazlarda oluşan gemi trafiğini arttırıcı etkenlerden birisidir. Ayrıca kanala kıyıdaş olan tüm ülkelerin Türk Boğazları ile ilgili konularda ilgili olmaya başlamışlardır²¹.

ABD Enerji Bilgilendirme Dairesi'nin 2014'te yayımladığı raporda Türk Boğazlarının genişlikleri ve petrol haricinde gemi geçişleri baz alındığında en yoğun trafiğe sahip boğum olarak kabul edilmektedir. Coğrafi özellikleri nedeni ile navigasyonun zor olması önemli

¹⁸ Murat Bardakçı, "Çılgın Proje", Geçmişte Tam Altı Kez Gündeme Geldi, Habertürk Gazetesi, 28.04.2011, <http://www.haberturk.com/yazarlar/murat-bardakci/625306-cilgin-proje-gecmiste-tam-alti-kez-gundeme-geldi> (14.06.2017).

¹⁹ Türker Ertürk, *Kanal İstanbul*, <http://www.turkererturk.com.tr/kanal-istanbul/>, (15.06.2017).

²⁰ M. Ali Akkaya, (2015), Kanal İstanbul Projesi Deniz Kıyısındaki Devletlerle olan ilişkimize etkisi ve Montrö Sözleşmesi, s.247. <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/273681>, (29.07.2017).

²¹ Hakan Selim Canca, (2012), Uluslararası Hukukta Türk Boğazları, Seçkin Yayıncılık, Ankara: s.96.

faktörlerden birisi olduğunu bildirilmiştir²². Dünya ticaretinin deniz taşımacılığında payı 2016 verilerine göre % 84'tür²³. Bu taşımada önemli geçiş yolları boğazlar ve kanallardır. Deniz ticaretinin diğer yıllara göre artışından dolayı boğaz ve kanalların önemi de artış göstermektedir.

İstanbul Boğazı'nda uluslararası ticaretin yoğun olmasına karşın yerel ulaşım içinde kullanılıyor olması trafiğinin artmasına sebep olmaktadır.

İstanbul boğazı Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan tek su yolu olduğundan dolayı trafik yoğunluğu bakımından ve tehlikeli olmasından dolayı seyir güvenliği açısından zorluklarla karşılaşabilmektedir. İstanbul Boğazı'nın fiziki yapısından dolayı zorluklar yaşanmaktadır. Aşıyan-Kandilli önlerinde 45 derece Yeniköy önlerinde 80 dereceye varan ve gemilerin 12 defa rota değişimine sebebiyet veren dönemeçler bulunmaktadır. Kandilli ve Yeniköy burnunda 45 derecenin üzerinde rota değişikliği ve gemilerin dönüş yaparken arka tarafını görememektedir²⁴. Boğazda iki geminin geçmesi uygun olamayan 698 metreye kadar daralan, 19 metre kadar düşen derinlikler ve sualtı topografyası birçok çukur ve sığlıklar yer almaktadır²⁵.

İstanbul boğazı tuzluluk derecesi birbirinden farklı iki denizi birleştirmesi ile iki farklı akıntıdan oluşmaktadır. Karadeniz'in daha az tuzlu olan suları yüzeyden Marmara'ya doğru Marmara'nın daha fazla tuzlu olan suları dipten Karadeniz'e doğru akmaktadırlar. Ortalama akıntı hızı 3-4 deniz mili olan akıntı hızı Kandilli Burnu ile Kanlıca koyu arasında akıntı hızı 7-8 deniz miline ulaşmaktadır. Boğazdaki akıntılar bazı durumlarda 9,2-14,8 km/saat (5-8 knots) hızlara ulaşabilmekte yüzey akıntısının girinti ve koylarda yarattığı su dönüşleri ve kuvvetli lodosla birlikte yüzey akıntısını ters yöne çevrilebilmekte, İstanbul Boğazında denizciler için sorunlar yaratabilmektedir²⁶.

İstanbul boğazında coğrafi koşulların, akıntı sisteminin, fiziki ve topoğrafik yanının kaza riskini arttırmakta belli saatlerde geçişler durdurulabilmektedir. Bu olumsuz koşullardan dolayı yeni bir su yolu projesi gündeme gelmiş ve çalışmaları başlamıştır. İstanbul boğazının yükünü azaltmak istenmektedir, su yolu ile birlikte yeni geçiş düzeni sağlanarak gemi geçişlerinin hızlanması, kaza riskinin azaltılması sağlanacaktır.

²² Seçkin Ürey, (2015), Husiler Petrolün Boğazına Sarıldı, Habertürk Gazetesi, 06.04.2015, <http://www.haberturk.com/ekonomi/enerji/haber/1062335-husiler-petrolun-bogazina-sarildi>, (08.06.2017).

²³ Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstisnalar, (2017), Deniz Ticareti Dergisi, s.3 http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Deniz%20Ticareti%20Dergisi/subat_ek_2017.pdf, 10.06.2016).

²⁴ Okay Kılıç, (2015), *Türkiye'de Deniz Trafiğini İzlemeye Yönelik Sistemler*, T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, <http://docplayer.biz.tr/2003089-Okay-kilic-daire-baskani-turkiye-de-deniz-trafigini-izlemeye-yonelik-sistemler.html> (10.06.2017)

²⁵ Canca, a.g.e., ss.57-58.

²⁶ Canca, a.g.e., ss.59-60.

Projenin Yapılacağı Konum ve Özellikleri

Kanal İstanbul projesi, Karadeniz ile Akdeniz'i birbirine bağlamak için alternatif su yoludur. Proje, Küçükçekmece, Başakşehir, Arnavutköy ilçelerinden geçeceği kuvvetle muhtemeldir. Küçükçekmece Gölü'nün kanala katılacağı, Sazlıdere barajının devre dışında kalacağı söylenmektedir. Kanalın yapısı ise alttan kesik V harfi şeklinde, alt bölümün genişliği 100 m üst bölümün genişliği 520 m olacağı ve derinliği 25 m, uzunluk ölçüsü ise 43 km olarak planlanmaktadır²⁷. Kara ulaşımını sağlamak için kanal üzerinde altı tane köprü yapılması planlanmaktadır. Söylevlere göre kanal inşaatından önce köprüler yapılacak sonra kanal kazı çalışmaları yapılacaktır. Bakan Ahmet Arslan'ın açıklamasına göre tatlı su geçişinin sağlanması için kanaldan Marmaray tarzında sarnıçlar yapılması planlanmaktadır²⁸.

Kanal İstanbul'un amacı; İstanbul Boğazındaki trafiği azaltarak minimalize etmektir. Boğaz trafiğini sona erdirerek İstanbul Boğazını eski günlerine döneceğini ve spor faaliyetlerinin yapılacağı düşünülmektedir. Boğazdan geçiş yapan gemiden kaynaklanan kirliliğini engellemek ve Karadeniz'e geçiş trafiğini hızlandırmaktır. Kanalın yapılmasıyla birlikte kanal çevresinde modern bir yaşam alanı oluşturmak üzere kazılardan çıkan toprakla adalar yapılması planlanmaktadır²⁹.

Kanal, karayolu ve demiryolu projeleriyle ticaretin aksaklıklara uğramaması sağlanacaktır. Uluslararası ticaretinin büyük bölümü deniz ticaretinden sağlanmaktadır. Deniz ticaretinin ulusal ekonomide yeri de ve maliyetin düşük olması deniz taşımacılığını ön plana çıkartmıştır.

Kanal İstanbul projesi karayoluyla desteklenmesi için yapılması planlanan 6 köprü vardır. Bu köprülerin demiryolu yapılması planlanmaktadır. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Ahmet Arslan'ın yaptığı açıklamada "Kanaldan önce ikisini birleştirme alternatifi de çalışılıyor. Eğer kanaldan önce iki demiryolu bağlanmış olursa bir, ama kanaldan sonra bağlanacak olursa iki olacak. Kanaldan önce gelip ikisi birleşirse mesela Anadolu yakasında Çayırova'da birleşecek, Akyazı'da birleşecek, aynı şekilde burada da Halkalı'da birleşebilir, Kınalı'da birleşebilir. Halkalı'da birleşirse tek geçiş olacak kınalıda birleşirse çift geçiş olacak" diyerek Marmara denizinde limanda yapılacağı düşünüldüğünü ifade etti. Kruvaziyer limanı dâhil olmak üzere kanalın giriş tarafına, Karadeniz tarafına dolgu şeklinde ileriye

²⁷ Tolgahan Alpyavuz, Kanal İstanbul Projesi, Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve Türk Boğazlarından Geçiş Rejiminin Muhtemel Geleceği [https://www.academia.edu/22943059/kanal_istanbul_ve_montr%C3%B6_5_may%C4%B1s_\(15.06.2017\)](https://www.academia.edu/22943059/kanal_istanbul_ve_montr%C3%B6_5_may%C4%B1s_(15.06.2017)).

²⁸ Kanal İstanbul'a Marmaray Modeli, Sabah Gazetesi, 11.06.2017 <http://www.sabah.com.tr/ekonomi/2017/04/11/kanal-istanbula-marmaray-modeli>

²⁹ Alpyavuz, a.g.m., s.3.

doğru doldurma da olabilir ada da olabileceğini ihtimaller dâhilinde olduğunu söylenmiştir³⁰.

Proje kapsamında planlı serbest ticaret bölgesinin ihracatı artırması ve bununla beraber dış ticarete olumlu katkı sağlayacağı, inşa edilecek kültür, eğitim ve merkezlerinin yeni istihdam sahalarını açabileceği ve hizmet sektöründe artış olabileceği ön görülmektedir. İstanbul Kanalı ile Panama ve Süveyş Kanalları örneğinde olduğu gibi gemilerden elde edilebilecek geçiş ücretlerinin ekonomiye olumlu katkısının olacağı düşünülmektedir. Mimari ve mühendislik açısından başarılı olacağı ve dünya çapında beğenilen yapıların kanal etrafında oluşturulmasının projeye milli kimlik kazandıracağı öngörülmektedir. Kanal etrafında oluşturulacak marinaların yurt içi ve yurt dışı deniz aktivitelerinin ilerlemesine katkı sağlayacağı ve bunların ekonomiye büyük etki yaratacaktır.

Kanal İstanbul' un Uluslararası Hukuk Açısından İncelenmesi

Kanal İstanbul projesi, ulusal bir proje olup tek devletin ülkesinden geçecek ve İstanbul Boğazı'na alternatif su yolu oluşturmaktadır. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'yle Türk Boğazlarındaki geçiş düzeni tanımlanmış ve bir bütün olarak düzenlenmiştir. Bu sözleşmeye göre, kanal açılmasını yasaklayan veyahut engelleyen bir madde bulunmamaktadır. Önemli olan kanal yapımı sonrası sözleşme kapsamındaki sorunlar oluşabilmesidir.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde geçiş düzeni ve uluslararası hukuk düzeninin sadece Türkiye tarafından değil sözleşmeye taraf olan devletler içinde gözetilmesi gerekmektedir. Selman Öğüt'e göre; devlet üç unsurdan oluşur ve bunlar devletin ülkesi, insan topluluğu, bağımsız bir siyasi otoritedir. Bu unsurlar zorunludur ve olmaması durumunda devlet olma vasfını kaybeder ya da bağımsızlık unsuruna helal getirmektedir. Devleti oluşturan unsurların farklı sınıflandırmalarda ön plana çıkan devletin tam bağımsız düzenleme yapan otoritesi olması gerektiğidir. İç ve dış ilişkilerde bağımsız olma ve devletlerarası ilişkilerde bağımsız hareket edebilme yetkisi vermektedir. Devletin ülkesi de üç unsurdan oluşmaktadır. Bunlar kara ülkesi, deniz ülkesi ve hava ülkesi olarak belirlenmektedir. Bu alanlarda devletin egemenlik yetkisi bağımsız olarak kullanması devletin hakkıdır. Bu hukuki zemine dayanarak Kanal İstanbul projesi Türkiye sınırları içinde yapılması düşünülen bir proje olması, kanalın hukuki rejimi Türkiye tarafından tek taraflı olarak belirlenmesi sahip olunan bağımsız bir siyasi otoritenin varlığından dolayı Türkiye'nin hakkıdır³¹.

Hüseyin Pazarıcı'ya göre; uluslararası hukuk insan yapımı suyolları kanallar ile doğal suyolları boğazlar rejim olarak birbirinden

³⁰ Kanal İstanbul'a Marmaray Modeli, Sabah Gazetesi, 11.04.2017 <http://www.sabah.com.tr/ekonomi/2017/04/11/kanal-istanbula-marmaray-modeli>, (01.08.2017).

³¹ Selman Öğüt, (2014), Kanal İstanbul Projesinin Uluslararası Hukuk Açısından Değerlendirilmesi, Uluslararası Hukuk ve Politika Cilt:10, Sayı:38, ss.137-139.

ayrılmaktadır. Bir devletin ülkesinde olan, sınırları içerisinde yer alan kanalların rejimi devletin yetkisi altında bulunmaktadır. Kanal ilke olarak Türk hukukuna bağlı bir düzenleme gerektirecektir. Uluslararası ortaklıkların yüklenmesi ve uluslararası etkili devletlerin baskıları sonucu bazı kanallar bir tek devletin sınırları içinde bulunmalarına rağmen, hukuki statüleri uluslararası bir antlaşma ile düzenlenmek suretiyle uluslararası kanal niteliğine sahiptir³².

Montrö Sözleşmesi ile ilgili olarak ortaya çıkan sorunlardan birisi de, Karadeniz'in güvenliğine ilgilidir. Sözleşme, savaş gemilerinin Türk boğazlarından geçişi konusunda kıyıdaş olmayan devletlerin bazı türler olan savaş gemilerinin geçişini yasaklanmıştır. Uçak gemilerinin, denizaltılarının ve belirli bir boyutu aşan büyük su üstü savaş gemilerinin (Sözleşmenin II. Ekinde tanımlanmaktadır) boğazlardan geçmesi yasaktır. Bu devletlerin geri kalan küçük savaş gemileri ile yardımcı gemilerinin ise Karadeniz'e geçmeleri olanaklı olup en çok 21 gün kalabilecek ve Karadeniz'deki kıyıdaş olmayan devletlerin bulundurabileceği toplam savaş gemisi 45 bin tonu aşamayacaktır. Bütün bu kurallar, Montrö Sözleşmesi'nin başlangıç bölümünde belirtilmektedir. Türkiye'nin güvenliği ve Karadeniz'de kıyıdaş devletlerin güvenliği amacıyla öngörülmüştür. Kanal açılması durumunda Montrö Sözleşmesi'nin savaş gemilerine ilişkin bu kurallarının hukuken sürmesi gerekmektedir³³. Montrö sözleşmesinin 18. maddede yer alan tonaj sınırlaması, sözleşmenin imzalandığı dönemin en ağır savaş gemisine göre sınırlandırılmıştır. Dönemin değişen şartlarında tonajın artması bazı gemilerin Karadeniz sularında seyredememektedir. Kanal İstanbul yapıldıktan sonra bu gemilerin seyri kolaylaşmaktadır. Karadeniz'e kıyıdaş ülkeler Karadeniz'in güvenliği için gemi tonajlarına ve kalma sürelerine sınırlama getirilmesinde ısrarcı olmuşlardır. İlk görüş olarak Kanal İstanbul içinde böyle bir sınırlama değişen koşullara göre sınırlandırılmalıdır³⁴.

BM Deniz Hukuku Sözleşmesinin öngördüğü transit geçiş rejimi, Türk Boğazlarında Montrö Sözleşmesinden dolayı dışında tutmaktadır. Kanal İstanbul'da gemi geçişlerinin transit olması zararsız geçişle oranla hak ve yükümlülüklerin azalması dolayısıyla Türkiye'nin haklarının kısıtlanmasına yol açacaktır³⁵. Kanal İstanbul'un geçiş rejimi zararsız olmalıdır veya özel bir geçiş rejimi belirlenmesi gerekmektedir.

İkinci görüş, Türkiye'nin kanal için de Montrö Sözleşmesi'nin Karadeniz'in güvenliği ve barışı koşullarını yerine getirebilmesi doğrultusunda Montrö'nün savaş gemileri için koyduğu kuralları aynen

³² Hüseyin Pazarıcı, (2011), Çılgınlığın Olası Uluslararası Etkileri, Hürriyet Gazetesi, 04.05.2011, <http://www.yeniyaklasimler.org/m.aspx?id=739> (26.07.2017).

³³ Hüseyin Pazarıcı, (2011), Çılgınlığın Olası Uluslararası Etkileri, Hürriyet Gazetesi, 04.05.2011, <http://www.yeniyaklasimler.org/m.aspx?id=739> (26.07.2017).

³⁴ Ece, a.g.m., s.29.

³⁵ Jale Nur Ece, (2013), Montreux Konferansı Tutanaklarından Tarihe Düşen Notlar ve Kanal İstanbul, ORSAM Rapor No: 155, The Black Sea International Rapor No: 32, Ankara: ss. 28-29. http://www.orsam.org.tr/eski/tr/Uploads/Yazilar/Dosyalar/2013520_Rapor155site.pdf (26.07.2017)

benimsemesi gerekecektir. Dolayısıyla, "Kanal ulusal yasalarımıza bağlıdır" diyerek Karadeniz'i kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemileri ile dolduracak bir ulusal düzenleme yoluna gidilmesi durumunda hem Montrö Sözleşmesi'ne aykırı düşme, hem Türkiye'nin kuzeyden çevrilerek hem de Rusya ve Kafkas ülkelerinin güvenliğine zarar verme riski söz konusudur. Böylece başta Rusya olmak üzere çeşitli itirazların ve Montrö Sözleşmesi'nin değiştirilmesi talebinin gündeme gelmesi olasıdır. Bütün bu sorunları önlemek için projenin gerçekleşmesi durumunda kanalın Türkiye tarafından sadece ticaret gemilerine açılması ve savaş gemilerinin tümünün Karadeniz'e kıyıdaş olan ve olmayan devletler için Montrö Sözleşmesi'ne göre boğazlardan geçişinin süreceğinin bildirilmesi uygun olacak görünmektedir. Kanal projesinin ayrıca sadece İstanbul Boğazı açısından etkisi olmayacaktır. Montrö Sözleşmesi "Boğazlar" deyimiyle ulaşım açısından Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı'nın kastedildiğini bildirmektedir. Kanalın İstanbul Boğazı'na seçenek oluşturması ile gemilerin Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nden geçiş rejiminin her haliyle aynı kalması söz konusudur. Bu açıdan da Montrö Sözleşmesi'nin varlığına dikkat etmek gerekmektedir³⁶.

Türk boğazlarına Çanakkale Boğazı'ndan giriş yapan bir gemi geçiş işlemlerini yaptırarak parasını ödemiş olarak İstanbul Boğazından ücretsiz geçerken Kanal İstanbul'un varlığı ile buradan tekrar ücrete tabi tutulması, Kanal İstanbul'un kullanılmayacağı tartışmaları yer almaktadır. Fakat gemilerin büyüklükler, taşıdıkları yük miktarı artış göstermektedir. Boğazdan geçen gemilerin 260 bin dwt ile sınırlı olmasından dolayı bazı gemi geçişlerine izin verilmemektedir. Kanal İstanbul hattını kullanan gemiler buradan geçebilme hakkını elde etme söz konusudur. Türk Boğazlarından geçişlerde hava koşulları, 90 bin grt ve üzeri gemi geçişlerinde, gemi trafiğinin yoğunluğunda boğazın fiziki şartları gereği alınan bazı önlemlerden dolayı gemi geçişlerinde tek yönlü ya da tamamen kapatılması söz konusudur. Bu beklenmelerde ödenen ücret ve ticaretin aksaması maliyetli olduğundan dolayı Kanal İstanbul ile bu kayıpların önüne geçilmesi planlanmaktadır.

Kanal İstanbul Projesi İçin Türkiye'nin Yaptığı Çalışmalar

Kanal İstanbul projesini 2011 yılında gündeme gelmiştir. Dönemin başbakanı Recep Tayyip ERDOĞAN tarafından çılgın proje olarak ifade edilmektedir. O günden bugüne kadar çeşitli çalışmalar yürütüldüğü konumunun tam olarak belirlenmesi için fizibilite çalışmalarının yapıldığı söylenmekteydi.

Kanal İstanbul projesinin yasal dayanağı için imar kanununa su yolu kavramı da eklendi. İmar kanununda su yolu: "imar planı kararıyla yapay olarak oluşturulan ve deniz araçlarıyla ulaşımın sağlandığı su

³⁶ Hüseyin Pazarıcı, (2011), Çılgınlığın Olası Uluslararası Etkileri, Hürriyet Gazetesi, 04.05.2011, <http://www.yeniyaklasimler.org/m.aspx?id=739> (26.07.2017).

geçidi" olarak ifade edilmiştir. Suyolu olarak gösterilen yerde taşınmazlar satılamayacak ve başka amaçlarla da kullanılmayacaktır³⁷. Başbakan Binali Yıldırımın yaptığı açıklamada mera kanununda da yapılan değişikliklerle kanal İstanbul'un üzerinde mera vasfındaki yerlerde doğrudan kullanılabilir ve ayrı bir kamulaştırma gerekmediğini ifade etti³⁸.

Kanal İstanbul projesi için yapılan diğer bir hukuksal statü ise Türkiye ile Panama Cumhuriyeti arasında 27 Haziran 2016 tarihinde imzalanan Denizcilik Anlaşmasıdır. Anlaşma işbirliği mekanizması üzerinden oluşturulmuş ve eşitlik, karşılıklı yarar, mütekabiliyet ve yardım ilkelerine uygun olarak oluşturulmuştur. Anlaşmanın gerekçelerinden biriside Seyir kanallarının inşası ve yönetim konularında idari ve teknik uzmanlığın paylaşımı için işbirliği platformu kurulmasına ilişkin madde kapsamında, Türkiye'de inşasına başlanacak Kanal İstanbul projesi için Panama Hükümeti ile teknik ve idari işbirliğinin yapılması öngörülmektedir³⁹.

Türkiye Cumhuriyeti ile Panama Cumhuriyeti arasında Denizcilik Anlaşması 20 maddeden oluşmaktadır. Anlaşmanın genel çerçevesi bürokratik engellerin asgariye indirilmesi, deniz taşımacılığında çevresel tahribatın azaltılması, gemi adamlarının belgeleri karşılıklı tanınması ve gemi adamlarının diğer ülkede iken vizesiz karaya çıkma hakkı, denizcilik alanında yapılan faaliyetlerde işbirliği, deniz kazalarında alınması gereken tedbirler ve iki ülke arasında yapılan yatırımların çerçeve anlaşması ve yasal zemini oluşturması. Anlaşma karşılıklı rıza ile herhangi bir zamanda değişebilmektedir. Bu anlaşma 5 yıl yürürlükte kalacak ve beş yıllık süreler dâhilinde otomatik olarak yenilenecektir. Taraflar anlaşmayı sona erdirmeye niyetinde olması durumunda 6 ay önce bildirme koşuluyla sonlandırılabilir⁴⁰.

Anlaşmanın 13. maddesinde taraflar, navigasyon kanallarının inşası ve yönetimi konularında idari ve teknik uzmanlığın paylaşımı için işbirliği konusunda mutabık kalmışlardır⁴¹. Kanal İstanbul yapımı ve inşası konusunda işbirliğinin Panama Devleti'nden sağlanacağı ve kanal yapısı ve işleyişi bakımından örnek alınacağı yorumlayabiliriz.

³⁷ Ahmet Kıvanç, (2016), Kanal İstanbul'a Suyolu Tanımı Geldi, Habertürk Gazetesi, 24.03.2016, <http://www.haberturk.com/ekonomi/is-yasam/haber/1214331-kanal-istanbula-su-yolu-tanimi-geldi> (20.07.2017.)

³⁸ Binali Yıldırım'dan Kanal İstanbul Uyarısı, CNN Türk, 26.04.2016. <https://www.cnnturk.com/turkiye/binali-yildirimdan-kanal-istanbul-uyarisi>, (20.07.2017).

³⁹Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Panama Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması, (2017), T.C. Başbakanlık Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü, <http://www2.tbmm.gov.tr/d26/1/1-0834.pdf> (01.08.2017).

⁴⁰Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Panama Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması, (2017), T.C. Başbakanlık Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü, <http://www2.tbmm.gov.tr/d26/1/1-0834.pdf> (29.07.2017).

⁴¹ Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Panama Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması, (2017), T.C. Başbakanlık Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü, <http://www2.tbmm.gov.tr/d26/1/1-0834.pdf> (01.08.2017).

KANAL İŐTANBUL'UN İLE ULUSLARARASI KANALLARIN KARŐILAŐTIRMASI

Süveyş Kanalı, Ümit Burnu'nu dolaőmadan Asya/Asya- Pasifik ile Avrupa/Kuzey Amerika arasında yapılan deniz yolunu kısaltarak uluslararası ticaretin önemli konumuna sahiptir. Süveyş kanalının açılma amacı deniz ticaret yollarını kısaltmak zamandan ve maliyetten kazanç elde etmektir. Panama Kanalı, gemilere Güney Amerika'nın en uç noktasında yer alan Horn Burnu'nu dolaőtırmadan ABD, Asya, Avrupa ve Latin Amerika arasındaki taşıma maliyetlerini düşürerek, ortalama 7300 deniz mili mesafe avantajı sağlamaktadır. Kanal İstanbul projesinin amacı konusunda farklıdır. Kanal İstanbul, yoğun olan İstanbul Boğazı'nda yükünü hafifletmek, kaza riskini azalmak ve yoğunluğun sebep olduğu için gemi beklemelerini azaltarak güvenli seyri sağlamaktır.

Süveyş, Panama Kanalı ve İstanbul Boğazı'ndan geçen gemi adet veya tonajları incelendiğinde her üç geçiş yolu için de gemi türlerinin ortalama aynı olmasına rağmen geçiş yapan gemi tonaj oranlarının farklılık oluşturmaktadır. İstanbul Boğazı'ndan geçen petrol, doğalgaz oranı panama ve Süveyş'ten az olmasının sebebi rezerv alanlarına yakınlık ve Karadeniz ülkelerinin kullandığı uluslararası ticaret yolu olmasından dolayıdır. Bu sebeple İstanbul Boğazında riskli geçişler olmaktadır.

Süveyş, Panama ve İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan gemi sayılarına baktığımızda 2015 verilerinde Süveyş Kanalında 18000, Panama Kanalında 14000, İstanbul Boğazından 43000 yaklaşık olarak gemi geçişleri yapılmıőtır. Gemi geçişlerinin en fazla İstanbul Boğazı'nda olmasına rağmen alının ücret bakımından kazancın en az olduğu yerdir. Kanal İstanbul ile İstanbul Kanalı'ndan geçiş yapmak isteyen gemi için iki alternatif söz konusu olacaktır. Düşük ücretin alternatif olduğu İstanbul Boğazı ve daha yüksek geçiőün ücretin mevcut olduğu Kanal İstanbul olarak planlanmaktadır. Günümüz şartlarına baktığımızda İstanbul Boğazında bekleme yaparak zaman ve mali açıdan kayıp yaşamaktansa Kanal İstanbul ile zaman kaybı olmadan güvenli geçiş yapma alternatifi tanınmaktadır.

Kanal İstanbul Projesi, Süveyş, Panama ve Kiel kanalından farklı olarak ulusal bir kanal olma özelliği taşıma özelliği büyüktür. Uluslararası ulaőıma açık bir kanal olmasıyla Korint kanalı benzer özellik taşıması muhtemeldir. Süveyş, Panama ve Kiel uluslararası andlaőmalara konu olmuő geçiş sistemine tabiidir. Korint Kanalı Yunanistan'ın öngördüğu sürece geçişler sağlanmaktadır.

Türk Boğazlarının uluslararası andlaőmaya konu olmasından dolayı geçiş rejimi belirlenmiştir. Kanal İstanbul projesinin hayata geçirilmesinden sonra geçiőlerin ayarlanması için siyasi bir süreç başlayacağı muhtemeldir.

SONUÇ

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'yle Türk Boğazlarındaki geçiş düzeni tanımlanmış ve bir bütün olarak düzenlenmiştir. Bu sözleşmeye göre, kanal açılmasını yasaklayan veyahut engelleyen bir madde bulunmamaktadır. Önemli olan kanal yapımı sonrası sözleşme kapsamındaki sorunlar oluşabilmesidir. Kanal İstanbul projesi Türkiye sınırları içinde yapılması düşünülen bir proje olması, kanalın hukuki rejimi Türkiye tarafından tek taraflı olarak belirlenmesi sahip olunan bağımsız bir siyasi otoritenin varlığından dolayı Türkiye'nin hakkıdır. Kanal İstanbul'un yapımı uluslararası ortaklıklarca yüklenilse bile, en başta bu kanalın bir ulusal kanal statüsünde olması denetiminin Türkiye'nin yetkisi altında olması bakımından önemlidir.

Geçiş rejiminin nasıl olması gerektiği konusunda ise iki farklı görüş bulunmaktadır. Montrö sözleşmesinin 18. maddede yer alan tonaj sınırlaması, sözleşmenin imzalandığı dönemin en ağır savaş gemisine göre sınırlandırılmıştır. Dönemin değişen şartlarında tonajın artması bazı gemilerin Karadeniz sularında seyredememektedir. Kanal İstanbul yapıldıktan sonra bu gemilerin seyri kolaylaşmaktadır. Kanal İstanbul içinde böyle bir sınırlama değişen koşullara göre sınırlandırılmalıdır. Diğer bir görüş ise Montrö Boğazlar sözleşmesindeki savaş gemileri ile ilgili maddelerin aynı kalmasıdır. Kanal İstanbul ile ticaret gemilerinin geçişlerine izin verilmelidir. Böylelikle tehlikeli yük taşıyan gemiler Kanal İstanbul ile güvenli ve seri şekilde geçişleri tamamlanması planlanmaktadır.

KAYNAKÇA

- 1994'te Ecevit Ortaya Attı, Maşetlere 'Mega Proje' Diye Yansıdı, Hürriyet Gazetesi, 25.04.2011, <http://www.hurriyet.com.tr/1994-te-ecevit-ortaya-attimansetlere-mega-proje-diye-yansidi-17655112>, (20.05.2017).
- Acabey, Menevver, Aktaş, (2006), *Sınıraşan Sular*, Beta Yayınları, İstanbul.
- Ahmet Kıvanç, (2016), *Kanal İstanbul'a Suyolu Tanımı Geldi*, Habertürk Gazetesi, 24.03.2016, <http://www.haberturk.com/ekonomi/is-yasam/haber/1214331-kanal-istanbula-su-yolu-tanimi-geldi> (20.07.2017.)
- Akça Çağatay, (2014), *"Sınıraşan Sularla İlgili Uluslararası Hukuki Metinlerin İncelenmesi"*, Uzmanlık Tezi, T.C. Orman ve Su İşleri Bakanlığı, Ankara.
- Akkaya, M. Ali, (2015), *"Kanal İstanbul Projesi Deniz Kıyısındaki Devletlerle olan ilişkimize etkisi ve Montrö Sözleşmesi"*, OÜSBAD, Temmuz 2015, s.247. <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/273681>, (29.07.2017).
- AKSAR, Yusuf, (2013), *Teoride ve Uygulamada Uluslararası Hukuk -II*, Seçkin Yayıncılık, Ankara.

- Binali Yıldırım'dan Kanal İstanbul Uyarısı*, CNN Türk, 26.04.2016.
<https://www.cnnturk.com/turkiye/binali-yildirimdan-kanal-istanbul-uyarisi>, (20.07.2017).
- Canca, Hakan, Selim, (2012), *Uluslararası Hukukta Türk Boğazları*, Seçkin Yayıncılık, Ankara.
- Cemil, M., (1933), *Lozan*, Ahmet İhsan Matbaası, İstanbul.
- Çelik, Edip F., (1977), *Milletlerarası Hukuk, II. Cilt*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- Ece Jale Nur, (2011), *Kanal İstanbul ve Montrö Sözleşmesi*, Ortadoğu Analiz Dergisi, Cilt 3, Sayı 29, Ankara.
<http://www.orsam.org.tr/files/OA/29/4jale.pdf>, (16.06.2017).
- Ece Jale Nur, (2013), *Montreux Konferansı Tutanaklarından Tarihe Düşen Notlar ve Kanal İstanbul*, ORSAM Rapor No: 155, The Black Sea International Rapor No: 32, Ankara,
http://www.orsam.org.tr/eski/tr/trUploads/Yazilar/Dosyalar/2013520_Rapor155site.pdf
- Erdal, Selcen, (2016), "*Uluslararası Suyollarının Ulaşım-Dışı Amaçlarla Kullanılması Hukukuna İlişkin Sözleşme Uygulamasında Danışma Yöntemi*", Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Ankara.
- Eroğlu, Hamza (1991), *Devletler Umumi Hukuku*, Adım Yayıncılık, Ankara.
- Hüseyin Pazarcı, (2011), *Çılgınlığın Olası Uluslararası Etkileri*, Hürriyet Gazetesi, 04.05.2011, <http://www.yeniyaklasimler.org/m.aspx?id=739> (26.07.2017).
- Kanal İstanbul'a Marmaray Modeli*, Sabah Gazetesi, 11.04.2017
<http://www.sabah.com.tr/ekonomi/2017/04/11/kanal-istanbula-marmaray-modeli>, (01.08.2017).
- Meray, Seha, L., (1960), *Devletler Hukukuna Giriş I.Cilt*, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara.
- Murat Bardakçı, "*Çılgın Proje*", *Geçmişte Tam Altı Kez Gündeme Geldi*, Habertürk Gazetesi, 28.04.2011, <http://www.haberturk.com/yazarlar/murat-bardakci/625306-cilgin-proje-gecmiste-tam-alti-kez-gundeme-geldi> (14.06.2017).
- Okay Kılıç, (2015), *Türkiye'de Deniz Trafiğini İzlemeye Yönelik Sistemler*, T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, <http://docplayer.biz.tr/2003089-Okay-kilic-daire-baskani-turkiye-de-deniz-trafigini-izlemeye-yonelik-sistemler.html> (10.06.2017).
- Öğüt Selman, (2014), *Kanal İstanbul Projesinin Uluslararası Hukuk Açısından Değerlendirilmesi*, Uluslararası Hukuk ve Politika Cilt:10, Sayı:38.

- Pazarcı, Hüseyin, (1999), *Uluslar Arası Hukuk Dersleri II. Kitap*, Turhan Kitapevi, 6. Baskı, Ankara.
- Seçkin Ürey, (2015), *Husiler Petrolün Boğazına Sarıldı*, Habertürk Gazetesi, 06.04.2015, <http://www.haberturk.com/ekonomi/enerji/haber/1062335-husiler-petrolun-bogazina-sarildi>, (08.06.2017).
- Sur, Melda, (2011), *Uluslararası Hukukun Esasları*, Beta Yayınları, İstanbul.
- Türker Ertürk, *Kanal İstanbul*, <http://www.turkererturk.com.tr/kanal-istanbul/>, (15.06.2017).
- Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Panama Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması*, (2017), T.C. Başbakanlık Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü, <http://www2.tbmm.gov.tr/d26/1/1-0834.pdf> (01.08.2017).
- Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstisnalar*, (2017), Deniz Ticareti Dergisi, http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Deniz%20Ticareti%20Dergisi/subat_ek_2017.pdf, (10.06.2016)