

LOZAN BARIŞ ANTLAŞMASI VE MONTRÖ BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ ÇERÇEVESİNDE KANAL İSTANBUL PROJESİ

THE CHANNEL ISTANBUL PROJECT WITHIN THE FRAMEWORK OF THE LAUSANNE PEACE AGREEMENT AND THE MONTREUX AGREEMENT

Ahmet Fethi GÜN*

Öz

Lozan Antlaşması kapsamında yürürlüğe giren ve ulusal bir statüye sahip olan Boğazlar, 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile birlikte özel bir statüye kavuşmuştur. Ancak günümüzde gerek coğrafi şartlar gerekse çevresel koşullar nedeniyle Boğazların gemi geçiş trafiği yoğunluğunu azaltmak, bölgeyi daha güvenli bir hale getirmek, ekonomik ve siyasi açıdan da daha büyük faydalar sağlamak adına 2011 yılında Kanal İstanbul Projesi adı altında Boğazlara alternatif bir su yolu oluşturulmak istenmiştir. Ancak bu projenin Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne nasıl bir etki edeceği konusu günümüzde halen tartışma konusudur. Bu bağlamda Kanal İstanbul Projesi Montrö Boğazlar Sözleşmesi kapsamında olası riskleri ve fırsatları incelenecektir. Lozan Barış Antlaşması ile başlayan Montrö ile devam eden Boğazların uluslararası statüsünün günümüze yansımaları tüm yönleri ile ele alınacaktır.

Anahtar Kelime: Kanal İstanbul, Montrö Boğazlar Sözleşmesi, Türk Boğazları, Gemi Geçiş Şartları.

Abstract

The Straits, which entered into force under the Treaty of Lausanne and had a national status, gained a special status with the 1939 Montreux Convention. However, today, due to both geographical and environmental conditions, it was desired to create an alternative waterway to the Straits under the name of Kanal İstanbul Project in 2011 in order to reduce the density of ship transit traffic in the Straits, to make the region safer, and to provide greater economic and political benefits. However, the issue of how this project will affect the Montreux Straits Convention is still a matter of debate today. In this context, the potential risks and opportunities of the Kanal İstanbul Project within the scope of the Montreux Straits Convention will be examined. The reflection of the international status of the Straits, which started with the Lausanne Peace Treaty and continued with Montreux, will be discussed in all its aspects.

Keywords: Lausanne Peace Treaty, Montreux Straits Convention, Ship Pass Conditions.

GİRİŞ

Boğazlar sorunu, geçmişten günümüze kadar önemini muhafaza eden bir mesele olmuştur. Zira gerek jeopolitik gerekse jeostratejik konumları açısından Türk tarihini olduğu

* Dr. Araştırma Görevlisi, Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, E-posta: ahmetfethigun@gmail.com,

kadar dünya tarihinin de seyrini değiştiren konuların başında gelmektedir. Coğrafi konum itibariyle oldukça stratejik bir konumda bulunması, burada hâkimiyeti sağlamak isteyen devletler nazarında önemli bir güç merkezi olarak teşekkül etmiştir. Nitekim tarih içerisinde olduğu kadar günümüzde de siyasi, askeri ve ekonomik açıdan önemini yitirmeyen bu mesele sadece Karadeniz'e kıyıdaş olan devletler ve Akdeniz'e kıyıdaş olan devletler arasında değil, aynı zamanda bölgede hâkimiyet kurmak isteyen güçlü devletler açısından da dünya politikalarındaki dengelerin şekillendirilmesi, amacına uygun bir şekilde sürdürülmesi ve değiştirilmesi hususunda son derece belirleyici bir niteliğe sahip olmaya devam etmektedir (Şener, 2020, s. 524). Boğazlar meselesi tarih bilimini olduğu kadar muhteva ettiği konular itibariyle uluslararası ilişkiler, siyaset bilimi, devletlerarası özel ve genel hukukun da kapsama alanına girmektedir.

Jeopolitiğin değişmeyen bir unsurunu teşkil eden coğrafyanın sağladığı avantajlara sahip olan Boğazlar bölgesinin statüsü Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Türkiye lehine garanti altına alınmıştır. Boğazların gerek geçiş güvenliğini sağlama gerekse Türkiye'nin bölgesel ve uluslararası siyasette siyasi ve ekonomik kazanımlar elde etme noktasında oldukça önemli maddeleri kapsamaktadır. Bunun yanı sıra 2011 yılında gündeme getirilen Kanal İstanbul Projesi, İstanbul Boğazı'na alternatif bir su yolu oluşturma mantığı ile ortaya atılan ve güncel siyasetteki yerini muhafaza eden önemli gündem maddelerinden birini oluşturmaktadır. Araştırmamıza konu olan bu makalede Kanal İstanbul Projesi'nin Montrö Boğazlar Sözleşmesi kapsamında askeri, siyasi, ekonomik ve hukuki anlamda elde edeceği kazanımlar ve olası riskler tartışılacaktır.

1. Kanal İstanbul Projesi Nedir?

İstanbul Boğazı yılda yaklaşık olarak 43.000 geminin geçtiği stratejik öneme sahip en önemli doğal su yollarından biridir. Boğazın en dar yeri 698 metredir. Dolayısıyla bu durum boğazlarda gemi trafiğindeki yoğunluğa neden olmaktadır. Aynı zamanda gemilerin tonajlarında ciddi bir artış olmuş ve buna ilaveten de teknolojiye meydana gelen gelişmeler sonucu gemilerin boyutları da büyümüştür. Dolayısıyla tehlikeli maddeler taşıyan gemilerin geçiş yoğunluğunun artması ile İstanbul üzerinde oldukça büyük baskı ve tehdit unsuru oluşmaktadır. İstanbul boğazlarında su yolu ulaşımını tehlikeye atan keskin dönüşler, kuvvetli akıntılar ve transit gemi trafiği ile doğrudan kesişen deniz trafiği her geçen yıl daha da tehlikeli hale gelmektedir. Yıllık gemi geçiş sayısı geçmiş yıllarda 3-4 bin iken bugün 45-50 bine ulaşarak gemi trafiğinin daha da yoğunlaşmasına yol açmıştır. Ayrıca seyir emniyetinin artırılması amacıyla tek yönlü bir trafik organizasyonu uygulamaya konulmuş, bu da boğazlarda gemilerin bekleme sürelerini

değişen durum ve şartlara göre azaltmıştır ya da arttırmıştır (“Kanal İstanbul”, 2023). Boğazların fiziki yapısı gemi geçişlerini sıkıntıya soktuğundan özellikle İstanbul Boğazından geçen gemiler bazı noktalarda 80 derecelik çok dar bir açı ile en az 12 kere dümen kırmak zorunda kalmaktadır (Oğuzülgen, 1995, ss. 109-110).

Yukarda belirtildiği üzere Çılgın Proje olarak lanse edilen Kanal İstanbul Projesi, gemilerin daha güvenli seyir rotası olarak önerilmekte ve İstanbul Boğazındaki gemi kazalarını azaltabileceği öngörülmektedir. Güvenli geçiş sağlamanın yanı sıra, alternatif kanal düşüncesi Türkiye için önemli bir gelir kaynağı oluşturabilecektir. Kanal ile birlikte yeni bir turizm merkezi oluşturması planlanmaktadır. Bununla birlikte emlak piyasasının da canlandırılması amaçlanmaktadır. Kanal İstanbul Projesi devasa bir proje olarak hükümetin siyasi gücünü olumlu yönde etkilemesi de beklenmektedir (Apaydın, 2018, s. 132).

Sanayinin gelişmesi ile beraber ucuz ve güvenli olmasından dolayı deniz ticareti önem kazanmış ve gemi trafiğinin de giderek artmasına sebep olmuştur (Öğüt, 2014, s. 140). Bu projenin amacı İstanbul Boğazındaki gemi trafiğini azaltmaktır. (Çınar, 2017, s. 27). İstanbul Boğazı'nın tarihsel yapısı ve güzelliğini bozmadan kültürel dokuyu korumak ve güvenliğinin artırılması, Boğazın trafik güvenliğinin sağlanması, seyir emniyetinin sağlanması, uluslararası deniz trafiğine açık yeni bir suyunun oluşturulması gibi amaçlar doğrultusunda ortaya atılan bir projedir (“Projenin Amacı”, 2023). Proje bulunduğu konum itibarıyla Küçükçekmece Gölü – Sazlıdere Barajı – Terkos'un doğu kesimini kapsar. Kanal koridorunun 6.149 m'lik kısmı İstanbul ili Küçükçekmece ilçesi sınırları içerisinde bulunmaktadır. 3.189 m'lik kısmı İstanbul ili Avcılar ilçesi sınırları içerisinde bulunmaktadır. Yaklaşık 6.061 m'lik kısmı yine İstanbul ili Başakşehir ilçesi sınırları içinde olup 27.383 m'lik kısmı ise İstanbul ili Arnavutköy ilçesi sınırları içerisinde yer almaktadır (“Projenin Lokasyonu”, 2023).

Kanal projeleri sadece ulaşım için ortaya atılan projeler değildir. Aynı zamanda bir devletin ekonomik olarak büyüme unsurları olan sanayi, ticaret, turizm gibi diğer alanların da ivme kazanmasını sağlayan önemli projelerdir (Altun & Akiner, 2023). Örneğin 1914 yılında faaliyete geçen Panama Kanalı ve 1869 yılında faaliyete geçen Süveyş Kanalı, Panama ve Mısır'ın ekonomisine ciddi etkileri olan önemli su yolu projeleridir.

Kanal İstanbul Projesinin farklı noktalardan değerlendirilmesi mümkündür. Projenin hayata geçmesinden önce ona itiraz eden çeşitli sivil toplum kuruluşları ve akademisyenlerin görüşleri genel olarak şu konular üzerinde toplanmıştır. Birincisi, kanalın açılması durumunda İstanbul'un doğal yaşam kaynağı olan içme suyunu tehlikeye atacağı endişesidir. İkincisi, boğazlarda oluşan tanker trafiğinin meydana getireceği tehlikeyi önleyememesi yönündedir.

Bir başka itiraz konusu kanalın tarım arazilerini olumsuz yönde etkileyeceği, ormanlara zarar vereceği düşüncesidir. Fiziki çevre şartlarını kötü etkileyerek depreme zemin hazırlayacağı, yok olma tehdidi altında bulunan canlıların kaybına yol açacağı, içme suyu kaynaklarını bitirebileceği, boğazdan geçen tehlikeli madde yüklü gemilerin herhangi bir kaza sonucunda denize dökülen kimyasal maddelerin denizdeki ekolojik dengeyi bozabileceği gibi endişelerden dolayı Kanal İstanbul projesine sıcak bakılmamıştır (Saydam, 2023).

Öte yandan kanalın yapılışının arka planında Orta Asya, Ortadoğu ve Karadeniz ekseninde bir enerji bağlantısı tesis etme yönünde oluşturulan bir dış politika aracı olması mevcuttur. Böylece Rusya, Ukrayna ve Gürcistan'dan taşınan petrolün oldukça önemli bir miktarının Akdeniz üzerinden dünyanın en büyük petrol şirketlerine dağıtılacağı söz konusudur. Aynı zamanda Boğazlar son dönemde büyük güçler ile yapılan müzakerelerde bölgedeki faaliyetlerin denetlenmesinde kilit bir rol üstlenmektedir (Popescu, 2015, s. 233-244). Bu yönüyle proje, uluslararası platformda diplomatik ilişkileri yönlendirmesinin yanı sıra Orta Asya, Ortadoğu ve Karadeniz üçgeninde amaçlanan enerji transferine de olumlu yönde etki etmesi mümkündür (Keller, 2011, s. 3).

2. Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nden Montrö'ye Türk Boğazları

Lozan Barış Konferansı 24 Temmuz 1923 yılında imzalanarak Boğazların tabi olacağı hükümler taraf devletlerin de onayıyla uluslararası bir statüye kavuşturulmuştu. Bu çerçevede Britanya İmparatorluğu, Fransa, İtalya, Japonya, Bulgaristan, Yunanistan, Romanya, Rusya, Sırp, Hırvat ve Sloven Devleti Boğazlar üzerinde Türkiye'nin egemenlik haklarını sınırlamış ve bu bölgedeki kontrol yetkisini kısmen kısıtlayarak Boğazların Türkiye'nin başkanlığındaki bir komisyon tarafından yönetilmesi ve uluslararası bir statüye sahip olması için İsviçre'nin Lozan şehrinde toplanmışlardır. Konferansta arazi meselelerinden sınırların belirlenmesine savaş tazminatından azınlıkların durumuna yabancı okullardan patrikhaneye pek çok konu görüşülmüştür. Konferansta görüşülen en önemli mesele ise Boğazlar Sorunu olmuştur. Boğazların hakimiyeti tamamen Osmanlı Devleti'nde iken 1768'de Osmanlı-Rus savaşının mağlubiyetle sonuçlanması ve ardından 1774'te Küçük Kaynarca Antlaşması'nın imzalanması ile birlikte Ruslar ilk defa Karadeniz'e çıkıp burada serbestçe ticaret yapma hakkını elde etmiş ve diğer devletlere tanınan, Boğazlardan ticari geçiş hakkı Rusya'ya da verilmiştir. (Meray, 2018, s. 6). Konferans süresince İngilizlerin boğazların açık olması konusundaki ısrarları gerek ticari faaliyetleri gerekse sömürge yollarına giden süreci kolaylaştırdığından sürekli olarak Türk heyetine bu konuda baskı yapmaları dikkat çekicidir. İngilizlerin bu konudaki ısrarcı söylemleri diğer müttefik devletlerinde etrafında toplanmalarına sebep olmaktadır. Nitekim bu

meselede bir kopuş sürecine girmemek için barış zorunlu hale gelmiştir. Nihayet Boğazlar sorunu Montrö Boğazlar Sözleşmesi maddelerine bağlanarak büyük ölçüde çözüme ulaşılmış oldu. Bu suretle Boğazlar Türkiye tarafından herhangi bir durum karşısında müdafaa hakkını elde etmiş oldu. Bu bağlamda uluslararası güvenlik için de gerekli görüldüğünü müttefik devletlere kabul ettirmiş oldu.

Lord Curzon konferansta tartışılan en önemli meselelerin başında Boğazlar konusunun geldiğini baştan ifade etmiştir. Bu hususta konferansın tertip edilen 4 Aralık 1922 tarihli ilk oturumuna katılan devletler ve temsilcilerin ayrı ayrı dinlenmesi şeklinde süreç ilerlemiştir. Lord Curzon'un konferansa ilk defa katılan ve en çok Boğazlar konusuyla ilgilenen Rus temsilci heyetinin görüşlerini dinlemek, Lord Curzon'u ayrıca memnun etmiştir (!) (Meray, 2018, s. 128). Zira Rusya'nın 1789 Kırım Savaşı sırasında Kırım'ı işgal ederek Karadeniz ve Boğazlar üzerinden sıcak denizlere inme politikası geçmişten beri var olan bir siyasettir. Nitekim bu bağlamda İngiltere'nin de çıkarlarına hitap eden bir mesele olması hasebiyle Rusya'nın Boğazlar konusundaki planlarını, düşüncelerini ve siyasetini öğrenmek ve ona göre bir yol izlemek Lord Curzon ve İngiliz Hükümeti'nin işine geleceği için ayrıca ehemmiyet vermiştir. Çanakkale ve Karadeniz Boğazları Türkiye sınırları içerisinde bulunduğu için Türk heyeti bu konunun sorunsuz bir şekilde çözüme kavuşturulması için görüşlerini dile getirmekten çekinmemiştir. Daha önce Misak-ı Milli kararları kapsamında boğazların dünya ticaretine ve uluslararası ulaşımına açık tutulmasına ilişkin olarak verilecek karar, gerek Türk hükümeti gerekse diğer bütün temsilcilerin oy birliği ile vereceği karar ile neticeleneceğine dair Türk hükümetinin görüşleri mevcuttur. Ayrıca konferansa katılan devletler 23 Eylül tarihli notalarında Boğazlar bölgesinin askerden arındırılması konusunu gündeme getirmiş ve Milletler Cemiyeti gibi bir denetim organınca korunmaları konularını içine almak üzere bu husustaki görüşlerini belirtmişlerdir. (Meray, 2018, s.130).

Boğazlar sorunu ve bununla bağlantılı öteki sorunların çözümlenmesine ilişkin olarak Rusya, Ukrayna ve Gürcistan temsilci heyeti ileriki oturumlarda daha ayrıntılı tasarılar sunacak, şimdilik programın temel ilkeleri üzerinde durmakla yetinebileceklerini ifade etmişlerdir. Karadeniz ve Çanakkale boğazında barışçıl deniz ulaşımının sürekli olarak serbest olması kesin bir şekilde ve hiçbir kısıtlama olmaksızın sağlanması gerektiğine dair görüşler mevcuttur. Buna göre Karadeniz'de barışın sağlanması, kıyıların güvenliği ve İstanbul'un güvenliği garanti altına alınmalıdır. Başka bir deyimle konferansta boğazların gerek savaş zamanında gerekse barış zamanında Türkiye'den başka bütün devletlerin savaş gemilerine ve askeri uçaklarına sürekli olarak kapalı bulunmasının zorunlu olduğuna dair görüşler ortaya atılmıştır. Bu ve

bununla ilişkili meselelerde mutlak bir çözüme ulaşılamadığı için konferans ileri bir tarihe ertelenmiştir (Meray, 2018, s.145).

Boğazlar rejimini inceleme komisyonunun 6 Aralık 1922 tarihli ikinci oturumunda müttefik devlerin Boğazlar konusundaki teklifleri değerlendirilmiştir. Bu teklifler şu şekildedir.

- Ticaret gemileri ile savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişinin düzenlenmesi,
- Boğazların kıyılarında askerden arındırılmış bölgeler kurulması (Meray, 2018, s.145),

Müttefiklerin bu teklifleri sürekli gündeme getirmelerinin sebebi ise, bunları göz önünde bulundurmadıkça sorunun tam olarak çözüme ulaştırılamayacağı kaygısıdır. Gerek ekonomik açıdan gerekse her türlü saldırıya karşı güvenliği sağlamak için Karadeniz'e kıyısı olan büyük ya da küçük devletlerin bu sulara çeşitli planları vardır. Dolayısıyla bütün bu devletlerin çıkarlarının göz önünde bulundurulması gerekmektedir. İkinci olarak Çanakkale ve Karadeniz boğazları ve Marmara denizi uluslararası iki deniz arasında bulunan uluslararası bir su yolu niteliğindedir. Dolayısıyla barışçı amaçlarla ticarete serbestlik sağlamak ve mümkün olduğunca bu suyollarını dünyadaki diğer suyolları (nehirler, kanallar ya da boğazlar) rejimine benzer bir rejim altına koymak zorunludur. Tüm bu etkiler göz önünde bulundurularak boğazlardan gemilerin gidiş gelişleri konusu ticaret ve savaş gemileri açısından ele alınmıştır. Konferansta Türkiye ve diğer devletlerin temsilcilerinin tekliflerinin daha ayrıntılı bir şekilde ele alınması ve incelenmesi için konferansın gelecek oturumunun 8 Aralıkta yapılması kararlaştırılmıştır.

Boğazlar rejimi inceleme komisyonunun 3. Oturumu 8 Aralık 1922 Cuma günü yapılmıştır. Bu komisyonda temsilci heyetlerinin kara ve deniz askerlik uzmanları, bir önceki komisyonda sunulan tekliflerin teknik detayları üzerinde daha geniş açıklamalarda bulunmak üzere müttefik devletlerin kara ve deniz askerlik uzmanlarıyla konuyu görüşmek üzere toplanmışlardır. Lord Curzon komisyonda İsmet Paşa'ya söz hakkı vererek onun görüşlerini tekrar dinlemiştir. İsmet Paşa, Türklerin Boğazlar rejimine ilişkin uluslararası antlaşmalara aykırı hiçbir şey yapmadıkları ve dostlarıyla düşmanlarını bu antlaşmalarda öngörülmemiş hiçbir durumda yalnız bırakmadıklarını ifade etmiştir (Meray, 2018, s.161). İsmet Paşa aynı hassasiyeti müttefik devletlerden de beklemiştir. Buradan şu çıkmaktadır. Boğazların şu ya da bu şekilde kullanılması ya da savunulması bir takım şikayetlere yol açabilmekteyse bu şikayetler ancak Boğazları ilgilendiren uluslararası belgelere yönlenebilir. Ancak bu şikayetler hiçbir şekilde bu geçitlerin Türkler tarafından savunulmalarına bağlanamaz.

Nihayet komisyonun 4. Oturumunda Boğazlara ilişkin hükümlerin çerçevesi net bir şekilde belirlenmiş, Türkiye bu konuda müttefik devletlerin sunduğu teklifleri değerlendirip kabul etmiştir. Bundan başka, Türk temsilci heyeti Boğazlarda uygulanmasını istediği rejimin temellerini anlatmıştır. Bu bağlamda Boğazlarda Marmara denizine ve İstanbul'a karşı herhangi bir saldırı olursa Türkiye'nin bütün güvenlik önlemleri sağlanmış olacaktır. İkinci olarak Karadeniz'e girecek olan deniz kuvvetlerinin sınırlandırılması konusudur. Bu konuyla ilgili müttefik devletlerin sundukları teklifler Türk temsilci heyeti tarafından tekrar görüşülmek üzere ileri bir tarihe ertelenmişti. Türk temsilci heyetinin sunduğu üçüncü ilke, savaş ve barış zamanlarında tüm ticaret gemilerinin geçiş serbestliği konusudur. Bu konuda da eğer Türkiye muharip durumunda ise zorunlu olan teknik bir denetimle yetinmek durumunda olması kararlaştırılmıştır. Türk temsilci heyeti müttefik devletlerin tüm tekliflerine usulünce uymuştur. Ancak müttefik devletlerin sunduğu teklifler hususunda tereddütte kaldığı durumlar olmuştur. Görüşmeler sonrasında Lord Curzon antlaşmanın gelecek metnini hazırlamak için bir alt komisyon kurulmasını gerekli görmüş ve Boğazların durumu ile ilgili konular şimdilik burada noktalanmıştır.

Sanayi Devrimi ile beraber Avrupa'da başlayan silahlanma yarışı ve değişen siyasi ortam Türkiye'nin güvenliğini zaafa uğrattırırken Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile kaleme alınan 18. maddenin de işlerliğini kaybetmesine yol açmıştır (Vank, 1998, s. 84-116). Değişen siyasi şartların yanı sıra Milletler Cemiyeti'nin silahsızlanma ve kolektif güvenliği sağlama noktasında hiçbir şekilde teşebbüste bulunmaması Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile taahhüt edilen güvencenin uygulanmasını zorlaştırdığı gibi güven zafiyetine de sebebiyet vermiştir. Örneğin; Milletler Cemiyeti'nin 1931'de Japonya'nın Mançurya'ya saldırısı karşısında sessiz kalması, 1933 yılında İtalya'nın Habeşistan'a karşı düzenlediği işgal karşısında aciz duruma düşmesi, Almanya'nın Ren bölgesine askeri birlikler yerleştirme ve silahlandırma teşebbüsü uluslararası siyasi ortamı belirsizliğe sürüklemiştir. Milletler Cemiyeti'nin bu yönde hiçbir girişimde bulunmaması bu güvenlik zafiyetini kanıtlar niteliktedir (Armaoğlu, 2014, s. 308). Bu gelişmeler ışığında Türkiye, 1930'lu yıllarda uluslararası siyasi koşullarda yaşanan olumsuz gelişmeler karşısında Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 'rebus sic stantibus' ilkesi ışığında değiştirilmesi yönünde barışçı bir diplomatik süreç başlatmış ve nihayetinde 1936 yılında Montreux'da toplanan konferans sonucunda geçerliliğini halen günümüzde de muhafaza eden Montreux Boğazlar Sözleşmesi kabul edilmiştir (Olcay, 1976, ss. 480-526).

Türkiye'nin ülkesel egemenliği altında bulunan bu suyolunun, yabancı askeri ve ticari gemiler tarafından hangi şartlar altında kullanılabileceği konusu çok taraflı bir uluslararası belge niteliği

taşıyan Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile düzenlenmektedir (Güneş, 2007, s. 219). Sözleşmede düzenlenen geçiş rejimine göre Karadeniz'e kıyıdaş olan devletler ile Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletler arasında bir denge kurulması amaçlanmaktadır. Bu kapsamda uluslararası ticaret için oldukça önemli olması hasebiyle tüm dünya devletlerinin her türlü ticari faaliyetleri için kullanabilecekleri doğal bir su yolu imkanı sunmaktadır. Böylece Montrö Boğazlar Rejimi üçlü bir denge üzerine inşa edilen önemli bir belgedir (Meray & Olcay, 2020, s. 20). Geçiş şartları ticaret ve savaş gemileri açısından ayrı ayrı ele alınmıştır. Ayrıca savaş ve ticaret gemilerinin Boğazlar'dan geçiş şartları ve zamanı hususunda uygulanacak kurallar doğrultusunda farklılıklar arz etmektedir. Zaman açısından uygulanacak hükümler üç dönemi kapsamaktadır. Bunlar;

- 1.) Barış Zamanında Geçiş Rejimi
- 2.) Savaş Zamanında Geçiş Rejimi (Türkiye'nin Tarafsız veya Taraf Olduğu Durum)
- 3.) Yakın Tehdit Kavramı (Türkiye'nin Kendisini Çok Yakın Bir Savaş Tehdidi ile Karşı Karşıya Görmesi) (Güneş, 2007, ss. 235-237).

Montrö Sözleşmesi yukarıda da belirtildiği üzere denge üzerine inşa edilmiş bir anlaşmadır. Bu denge sisteminde bir taraftan Türkiye'nin egemenlik hakları korunmaya çalışılırken diğer yandan Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin güvenlikleri ile Karadeniz' kıyısı olmayan devletlerin seyir ve geçiş hakları korunmuştur. Böylece Montrö Sözleşmesi'nin sağladığı bu denge sistemi sayesinde Türkiye 2. Dünya Savaşı'na taraf olmaktan kaçınmıştır (Karlıklı, 2014, s. 45). Sözleşme ile birlikte Türkiye, dünyanın en önemli doğal su yolları üzerinde yeniden söz sahibi olmuş aynı zamanda bölgesel bir güç olmasına rağmen Boğazlar üzerinde sağladığı bu egemenlik sebebiyle küresel çapta meydana gelebilecek gelişmeleri etkileyebilecek ve olumsuz gelişmelerden de etkilenebilecek hassas bir konum içerisine girmiştir (Sander, 1991, s. 77). Kısaca, sözleşmede Boğazlardan ticaret gemileri için geçiş serbestliği uygulanırken savaş gemileri için bazı sınırlamalar getirilmiştir. Bu sınırlamaların en önemlisi Karadeniz'e kıyısı bulunmayan devletlerin Karadeniz'de savaş gemisi bulundurmaları halinde gemilerin toplam tonajının 45 binden fazla olmaması ve en fazla 21 gün Karadeniz'de kalmaları ve Boğazlardan sadece 15 bin tondan fazla gemi kapasitesine sahip gemilerin geçişlerine izin verilmeyeceği şeklinde hükümler mevcuttur.

Uluslararası Deniz Hukuku'na göre "Türk Boğazları" olarak ifade edilen bu Boğazlar "uluslararası seyrüsefere açık boğaz" olarak ifade edilmektedir. Buna göre 1982 tarihli Deniz Hukuku Sözleşmesi bu nitelikte olan boğazlar için "transit geçiş" ilkesini benimsemiştir. Yani "boğazlardan devamlı ve hızlı bir geçiş amacıyla seyrüsefer ve bu saha üzerinde uçuş serbestisi" şeklinde olan bir uygulamadır. Normalde transit geçiş ilkesi henüz teamül hukuk

kuralı haline gelip gelmediği yani mevzubahis sözleşmeye taraf olmayan devletleri de ilgilendirip ilgilendirmediği tartışmalı bir konudur. Ancak genel olarak devletler uygulamada bu ilkeye göre hareket etmektedirler. Bununla birlikte 1982 tarihli Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne göre transit geçişi benimseyen düzenlemeyi kapsayan hükümlerin "geçişin tamamen veya kısmen, uzun süreden beri yürürlükte bulunan ve özellikle bu boğazlara ilişkin antlaşmalarla düzenlendiği boğazların hukuki rejimi"ni hiçbir şekilde etkilemeyeceğini belirtmektedir. Dolayısıyla özel olarak uluslararası anlaşma ile rejimi belirlenen boğazlardan geçiş, transit geçiş olarak değil, söz konusu özel anlaşmanın öngördüğü geçiş rejimi uygulanacaktır. Montrö Boğazlar Sözleşmesi Türk Boğazlarından geçiş şartlarını öngören bir anlaşma olarak, mevcut koşullar altında Türkiye'nin menfaatlerine uygun hükümleri kapsadığı için anlaşmayı sonlandırma yetkisi olmasına rağmen Türkiye bunu tercih etmemiştir ("Kanal İstanbul ve Montrö Sözleşmesi", 2023). Bu itibarla araştırmamızın asıl dayanak noktası, bilinen tarihsel süreci anlatmaktan ziyade Montrö Boğazlar Sözleşmesi kapsamında sözleşmenin kazandığı özel statünün Kanal İstanbul Projesi'nin hayata geçmesi durumunda ne tür riskler ile karşılaşabileceği aynı zamanda Türkiye adına hangi fırsatları kazanabileceği hususunda bir değerlendirme şeklinde ilerleyecektir.

3. Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve Kanal İstanbul Projesi Üzerine Tartışmalar

Kanal projesi, birçok devletin ekonomik fayda sağlamak için başvurduğu yöntemlerden biridir. Ticaretin canlanması ile beraber turizm faaliyetleri de ivme kazanacak ve bu projeler bölgenin ekonomik gelişimine oldukça ciddi katkı sağlayacaktır. Gerek Panama Kanalı gerekse Süveyş Kanalı ile aynı amaç doğrultusunda faaliyetlerde bulunulmuş ve yapılan bu projeler bölgenin ihya edilmesinde oldukça önemli rol oynamıştır. Bu bağlamda Kanal İstanbul projesi de hem İstanbul Boğazının yükünü hafifletmek amacıyla alternatif bir su yolu oluşturmak hem de ekonomik açıdan Türkiye'nin bölgesel ve küresel ölçekte menfaatlerine uygun, uluslararası politikada önemli kazanımlar elde etmek için ortaya atılan yapay bir su yolu projesidir.

Marmara Denizi, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarını birbirine bağlayan doğal su yolu Montrö Sözleşmesi uyarınca "Boğazlar" olarak nitelendirilmektedir. Ancak Kanal İstanbul Projesi sadece Karadeniz ve Marmara Denizini birbirine bağlayacaktır. Bu anlamda proje, sadece İstanbul Boğazına bir alternatif oluştursa da yalnızca İstanbul Boğazı açısından bir etkiye sahip olması düşünülemez. Kanalin tabi olacağı hükümler henüz net olmasa bile gemilerin geçiş rejimleri mevcut Montrö Sözleşmesi hükümleri uyarınca aynı kalacaktır. Dolayısıyla henüz hukuki bir rejime oturtulmayan Kanal İstanbul, Türkiye'nin egemenliği altında bulunan topraklarda inşa edileceği için, Montrö Sözleşmesi'nde olduğu gibi Kanal İstanbul üzerinde de

tam bir egemenlik hakkına sahiptir. Bundan dolayı kanala hiçbir etki altında kalmadan ulusal bir statü kazandırabilir. Projenin meşru bir zeminde faaliyete geçmesi ileride gerçekleştirmeyi amaçladığı hedeflere daha verimli bir işlevsellik kazandırması açısından oldukça önemlidir (Yılmaz, 2020, s. 100).

Dünyadaki kanal örneklerine baktığımız zaman, doğal bir suyoluna paralel yapay bir su yolu inşası olmadığını görmekteyiz. Dolayısıyla Kanal İstanbul'u diğerlerinden ayıran en önemli özellik farklı bir bölgede yeni bir yapay su yolu açmaya gerek kalmadan var olan doğal suyoluna eklenmesi ile hem maliyetin düşmesi hem de Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan uluslararası faaliyet gösteren Boğazlar ile kesişim noktasında olmasından dolayı son derece önemlidir.

Kanal İstanbul her ne kadar bağımsız bir su yolu olarak telakki edilse de Çanakkale Boğazındaki geçişleri de etkileyeceği için bu anlamda bağımsız bir kanal değildir. Çünkü kanalı kullanan gemiler önce Ege Denizine oradan da Akdeniz'e geçebilmek için mecburen Çanakkale Boğazını kullanmak durumunda kalacaklardır. Aynı şey Karadeniz'e geçmek isteyen gemiler için de geçerlidir. Yani geçiş güzergahı olarak Çanakkale Boğazını kullanan gemiler ya İstanbul Boğazından ya da Kanal İstanbul'dan geçmek zorundadırlar (Yılmaz, 2020, s. 100). Ancak öngörülen Montrö Sözleşmesi'ne göre Karadeniz'e kıyısı bulunmayan devletlerin de çıkarlarını ve güvenliklerini muhafaza etmek için akdedilmiş bir sözleşme olduğu için normal şartlar altında İstanbul Boğazından geçiş yapamayacak sayıda, tonajda ve cinsteki bir savaş gemisinin Kanal'dan geçmesi durumunda Karadeniz'e kıyısı bulunan devletler için güvenlik zafiyeti oluşturacağı için Montrö Sözleşmesi'nde öngörülen hükümlere uygun düşmeyecektir (Apaydın, 2018, s. 133).

Bilindiği üzere Montrö Sözleşmesi'nin Türkiye'nin egemenliği altında özel bir statüsü vardır. Ancak Kanal İstanbul için henüz hukuki statüsünün nasıl olacağı net değildir. Normal şartlar altında inşa edilecek kanalın önce hukuki statüsü belirlenir sonra kanal yapımına başlanır. Örneğin Panama Kanalı ve Süveyş Kanalı'nın hukuki statüsü belirlendikten sonra yapımına başlanmıştır. Ancak Kanal İstanbul'un bu minvalde hangi hukuki statüye bağlı olacağı hususu tartışma konusudur. Bunlardan birincisi de İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının jeopolitik ve jeostratejik olarak buldukları konuma bakılırsa Montrö Sözleşmesi'nde öngörülen hükümlerin Kanal İstanbul Projesi için by-pass edileceği iddiasıdır. Bunun en büyük sebebi ise, aynı güzergah doğrultusunda yapılması amaçlanan kanalın, bulunduğu devletin sınırları içerisinde olduğu için devletin kendisinin belirlediği ulusal su yolu statüsünün kazandırıldığı haklar kapsamında, Montrö Sözleşmesi'nin tabi olduğu uluslararası hukuk kapsamında yer alan

haklar ile çelişki yaşanabileceğidir. Ancak her ne kadar kanalın hukuki statüsü Türkiye'ye ait olsa bile gemilerin kanaldan geçmesini zorunlu tutmak gibi bir yetkiye sahip değildir. Bilindiği üzere Montrö Sözleşmesi'nde ticaret gemilerinin geçiş serbestisi bulunurken savaş gemilerinin geçişi ise belirli şartlara bağlanmıştı. Bu bağlamda Karadeniz'e ulaşacak su yollarından biri olacak olan İstanbul Boğazından ticaret gemilerinin geçişine izin verilmesi, Türkiye'nin kabul ettiği uluslararası bir sorumluluktur. Dolayısıyla bu sorumluluğu ihlal edecek şekilde Boğazlardan ticaret gemilerinin geçişine izin verilmeyip gemilerin zorunlu bir şekilde kanala yönlendirilmesi uluslararası hukuk kurallarına uygun düşmeyecektir (Özel, 2019). Bundan dolayı ise Kanal İstanbul'dan en yüksek vadede verim alınabilmesi için Karadeniz'e kıyısı olan devletler tarafından da kabul görebilecek uluslararası hukuk kapsamında bir statü kazandırılması gerekmektedir. Boğazlardan geçişlerden herhangi bir ücret talep edilmezken, - özellikle İstanbul Boğazından- Kanal'dan geçişlerden belirli bir ücret talep edilecektir. Bu uygulamanın uluslararası hukuk kapsamında hiçbir sakıncası yoktur. Buradan amaç, belirli bir miktar karşılığında hem gemi trafiğinin önüne geçmek hem de kanalın yapım maliyetini en aza indirme gibi saiklerle Kanal'ı kullanmak gemilerin tercihine bırakılmıştır (Yılmaz, 2020, s. 101). İkinci olarak Kanal Projesi'ne kanal çevresinde büyük şehirleşme planları eşlik etmektedir. İstanbul'un eski şehir kısmı başta olmak üzere yoğun nüfuslu bölgelerin rahatlatılması vizyonuyla kanalın yeni kıyılarında ciddi sayıda nüfusun barındırılması planlanmaktadır. Ancak bu plan, üzerinde artan bir baskıya neden olabilir. İstanbul Boğazında kanal kıyısında hava kirliliği ve sağlık sorunları gibi mevcut risklerin bazıları pratik olarak yer değiştirme ile sonuçlanabilir (Akkaya, 2015, s. 254-255).

Bülent Şener'e göre "Boğazlardan güvenli geçiş" argümanına dayanılarak İstanbul Boğazındaki gemi trafiğini azaltacak doğal su yoluna alternatif olarak oluşturulma mantığına dayanan 64. 65. ve 66. hükümet programlarında yer alan kanalın yapımı ve işletilmesine yönelik gerekli yasal düzenlemelerin ve çalışmaların yapılacağı belirtilen projenin vücut bulması halinde Türkiye'ye ekonomik fayda ve hukuki hakları sağlamanın yanı sıra, Boğazlardaki geçiş rejimini olumsuz yönde etkilemesi açısından çok ciddi siyasi, hukuki, askeri, jeopolitik ve jeostratejik riskleri de barındırmaktadır. Şener, hükümetin projeyi makul göstermek amacıyla bütün ekonomik ve politik argümanları öne sürmüştür. Soğuk Savaş'ın sona ermesinden bu yana Karadeniz'de vuku bulan askeri ve siyasi gelişmeler kapsamında ABD ile Rusya minvalinde meydana gelen güç mücadelesi dikkate alındığında söz konusu projenin Türkiye'nin Montrö Sözleşmesi ile elde ettiği hukuki ve siyasi kazanımlara gölge düşüreceği

ve Montrö Sözleşmesi'ne halel getireceği yönünde itirazlar ve endişeler bulunmaktadır (Şener, 2020, s. 535).

Kanalın Montrö Sözleşmesi'ni ihlal edeceği yönündeki bir diğer iddia ise, Hüseyin Pazarıcı'ya göre; Karadeniz, Montrö Boğazlar rejimi ile güvenli bir deniz haline getirilmiş iken Kanal İstanbul Projesi ile bu güvencenin hem Montrö Sözleşmesi'nde yer alan hükümleri hem de Karadeniz'in güvenliğini tehlikeye atacağı yönünde itirazlar mevcuttur. Ayrıca Türkiye'nin ABD ve AB gibi uluslararası platformda söz sahibi olan güç odakları tarafından sürekli olarak bir baskıya maruz kalacağı endişesini de beraberinde getirecektir (Pazarıcı, 2006, s. 271). Kanalın hukuki statüsünü belirleme yetkisi bulunduğu devlete ait olduğu için hangi tür gemilere geçiş izni verilmesi konusu da kanal sahibi ülkenin inisiyatifindedir. Dolayısıyla bu şekilde bir serbest kullanım ortaya çıkması durumunda Montrö ile belirlenen Karadeniz'in silahsızlanma hükmü fes edilmiş olacak ve bu durumu fırsat bilen ABD gibi ülkeler Montrö Boğazlar Sözleşmesi hükümlerinin esnetilmesi konusundaki baskılarını arttıracaktır. Halihazırda Türkiye artan baskılara Montrö rejimini dayanak noktası göstererek direnerek, sözleşmeye halel getirecek olan Kanal İstanbul Projesi ile kontrol gücü kendisinde olduğu zaman aynı şekilde direnç gösterebileceği son derece şüpheli olarak görülmekte ve uluslararası politikanın dinamik alt yapısı hiçbir şekilde bunun garantisini vermemektedir.

Selami Kuran'a göre; Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin, uluslararası hukuk uyarınca herhangi bir şekilde kendisini bağımlı kıldığı ve hukuki yükümlülükler altına girdiği bir anlaşma hükmü yahut davranış kuralı bulunmamaktadır. Bundan dolayı kanal üzerinde kontrol sahibi bir devlet olarak kanaldan geçen gemilerin Montrö Sözleşmesi'nde öngörülen serbest geçiş hükümlerinden faydalanarak geçişlerine müsaade etmek hususunda tek yetki sahibi olduğu gibi, kanaldan geçişleri her türlü sınırlamaya tabi tutmak hususunda da karar verici mekanizmadır. Bu nedenle Montrö Sözleşmesi hükümleri uyarınca kanaldan geçen gemilerin tabi olacağı şartlar sözleşmenin uygulanabilirliğini hiçbir şekilde etkilememektedir (Kuran, 2021).

Peki Kanal İstanbul ile birlikte kanaldan gemi geçişlerinin mecburi tutulması ve Montrö Sözleşmesi'nin feshedilmesi ihtimaline karşılık Türkiye'nin aldığı veya alacağı önlemler nelerdir? Montrö Boğazlar rejimi ile taraf devletler arasında akdedilen Boğazlardan geçiş kurallarının anlaşma kapsamında belirli şartlara bağlandığından yukarıda da bahsetmiştik. Dolayısıyla Kanal projesinin hayata geçmesi durumunda İstanbul Boğazında seyrüsefer halinde bulunan gemilere Boğazların kapatılması ve kanala yönlendirilmesi uluslararası hukuk açısından da mümkün değildir. Ancak gemiler ekonomik endişelerden dolayı boğazda beklememek için kendi tercihleri ile kanalı kullanabilirler. Çünkü bir geminin ortalama bekleme

maliyeti ticaretin en alt seviyede olduğu dönemlerde 30.000 dolardır. Bu durum yalnızca sözleşme hükümlerinin yeniden öngörülmesi ile mümkün olabilecektir. Sözleşmenin 29. Maddesine baktığımızda sözleşmenin bir veya birkaç hükmünün değiştirilmesine ilişkin usule yer verildiğini görmekteyiz. Buna göre sözleşmeye taraf olan devletler ile maddede belirtildiği şekliyle herhangi bir sonuca varılamama durumunda tarafların temsil edildiği bir konferansta oy birliği ile yeniden kararlaştırılacaktır. Sonuç olarak gemilerin bekleme sürelerinden doğan maddi zararlar ile kanaldan geçmeyi istemeleri durumu ortaya çıkacaktır. Bu durumda yapılması gereken tek şey gemileri kanaldan geçmeye teşvik etmektir. Zaten gemilerin hangi seyrüsefer yolunu kullanacağı konusu kendi tercihlerine bırakılmıştır (Kuran, 2021).

Montrö Sözleşmesi'nin feshedilmesi durumunda uluslararası hukuka göre ortaya çıkabilecek geçiş rejimine ilişkin bazı belirsizlikler vardır. Peki bu durumda Türkiye hangi hukuki gerekçeye dayanarak kanalın tabi olacağı geçiş rejimini uygulayacaktır? Sözleşmenin feshi durumunda uygulanacak teamül aynı sözleşmenin 28. Maddesinde yer alan boğazlardan geçiş serbestliği kuralının süresiz olmasıdır. Buna göre sözleşmeye taraf olan devletler gerek uluslararası hukuk gerekse Lozan Antlaşması'nda öngörülen serbest geçiş ilkesini korumak istediklerini önceden ifade etmişlerdir. Ancak böyle bir durumda geçiş serbestliği kuralının nasıl uygulanacağı, hangi sınırları kapsayacağı, hangi rejime tabi olarak değerlendirileceği soruları ortaya çıkmaktadır. Bilindiği üzere Montrö Sözleşmesi serbest geçiş kuralını öngörmüştür. Ancak boğazlardan hangi gemi türlerinin hangi şartlara bağlı olarak geçebileceklerine ilişkin sınırlamalar getirmiştir. Sivil hava gemilerine Akdeniz ve Karadeniz arasında olmak üzere geçiş izni vermiştir. Bu çerçevede Montrö Sözleşmesi 1982 B.M.D.H Sözleşmesi'nde yer alan transit geçiş hükümlerine göre daha sınırlayıcı bir yapıya sahiptir. Bu durumda Montrö Sözleşmesi'nin feshedilmesi ve transit geçiş ilkesinin bir teamül ilkesi haline gelmesi durumunda sözleşmeye taraf olan devletlerin transit geçiş rejimine göre geçiş izni talebinde bulunmaları mümkündür (Kuran, 2021).

Boğazlar jeopolitik konum itibarıyla coğrafi olarak açık denizin bir bölümü ile diğer kısmı arasında uluslararası ulaşım ağı açısından elverişli bir konumda olması ve transit geçiş rejiminin uygulanabileceği bir bölgede bulunmasına rağmen transit geçiş rejimine bağlı olmayacaktır. Bu durum sözleşmenin sona ermesi durumunda da aynı şekilde geçerlidir. Bu durumda Marmara Denizi'nin sahip olduğu özel konumunun ortaya konması zorunluluğu doğacaktır. Buna mukabil İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçişlerin ayrı bir değerlendirmeye tabi tutulması gerektir. Dolayısıyla boğazlardan her bir geçiş durumunda Montrö Sözleşmesinin 45. Maddesi devreye girecektir ve transit geçiş değil zararsız geçiş rejimi uygulanacaktır.

Transit geçiş rejimine göre geminin yükü ve türü ne olursa olsun geçiş serbestisi bulunan bir uygulamadır. Ancak bu serbestlik Boğazlardan geçişte uygulanmayacaktır. Zira Montrö Sözleşmesi'ne en uygun geçiş rejimi zararsız geçiş rejimidir (Kuran, 2021).

Kanal bulunduğu devletin münhasıran idaresi altında olsa bile pratik öneme sahip serbest seyrüseferi uluslararası düzeyine ulaşabilir. Yani her türden geminin ve tüm bayrakların kanallardan serbest geçişi genellikle özellikle okyanuslar arası kanallar söz konusu olduğunda uluslararası anlaşmalarla güvence altına alınmıştır. Bazı büyük okyanuslar arası kanalların idari yapılanması ve geçiş rejimi, Kanal İstanbul Projesi ile ilgili gelecekteki tartışmalar için yararlı bir fikir verebilir (Apaydın, 2018, s. 124).

SONUÇ

Türk Boğazları Akdeniz Karadeniz ve Avrupa'yı birbirine bağlayan jeopolitik açıdan kritik bir konumda bulunmaktadır. Nitekim bulunduğu coğrafyanın verdiği avantaj Boğazlar üzerinde gerek bölgesel gerekse küresel ölçekte bir hakimiyet alanı doğurmuştur. Türkiye devletlerarası güç mücadelesinde Lozan'da boğazlara verilen uluslararası statüden kurtularak Montrö ile beraber verilen ulusal statü ile birlikte egemenlik haklarını daha da pekiştirmiştir. Bununla birlikte şu an gündemde yerini koruyan Kanal İstanbul Projesi ile birlikte ekonomik ve siyasi açıdan oldukça ciddi kazanımlar elde edebileceği bir süreç içerisine girmektedir. Montrö Sözleşmesi'nde elde ettiği siyasi kazanımların devamını sağlayabilmek Kanal İstanbul Projesi'nin geleceği açısından da son derece önemlidir. Çünkü 1930'lu yılların konjonktöründe Lozan Antlaşması ile kurulan Boğazlar Komisyonu'nun Türkiye'nin gerek güvenlik ihtiyaçlarına gerekse siyasi prestijine gölge düşürmesinden dolayı Boğazlar rejiminin o günkü şartlara uymadığı gerekçesi ile Milletler Cemiyeti nezdinde teşebbüslerde bulunmuş ve bu teşebbüsler 1936 yılında karşılık bularak günümüzde de yürürlükte olan Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin hayata geçmesine imkan vermiştir. Böylece yüzyıllardır Boğazların sahip olduğu jeopolitik ve jeostratejik hususiyetini muhafaza eden ve etmeye de devam eden Türk Boğazları "Montrö Sözleşmesi" sayesinde günümüzde dünya üzerinde özel bir sözleşme ile statüsü belirlenen ve uluslararası boğazlar arasında kıyı devletine en fazla yetki sağlanan bir boğaz konumundadır. Bundan dolayı Boğazların bugüne kadar ki geçirdiği zorlu siyasi evreler göz önüne alındığında Montrö Sözleşmesi'nde alınan neticenin çok açık bir şekilde siyasi bir başarı olduğu aşıkardır (Şener, 2020). Dolayısıyla Türk Boğazlarına alternatif olarak oluşturulan bu projenin hukuki statüsünün hem Montrö Sözleşmesi hükümlerine ters düşmemesi, hem de bu yolla elde edilen kazanımlara hanel getirmemesi projenin selameti için oldukça büyük rol oynamaktadır.

Kanal İstanbul Projesi Boğazlarda oluşan gemi trafiği yoğunluğunu azaltmanın yanı sıra bu minvalde ciddi ekonomik faydalar sağlama anlamında da önemlidir. Zira kanalın inşası ile birlikte istihdam artacak, bölgenin kıyı güvenliği sağlanacak, turizm faaliyetlerinde canlanma meydana gelecektir. Elbette ki bu fırsatların yanında riskleri de vardır. Bunların en önemlisi, deniz ekosisteminde meydana getireceği büyük tahribatlar, su ve çevre kirliliği, deprem fay hatlarını aktifleştirme gibi sebeplerden dolayı akademik camiada pek çok tartışmalara da sebebiyet vermiştir. Bundan başka kanalın hayata geçmesi durumunda Montrö Sözleşmesinde öngörülen hükümlerin ihlal edileceği veya esnetileceği bu durumda gerek ABD gerekse AB tarafından Türkiye'ye siyasi baskılarını arttıracak yönünde şüpheler ve itirazlar mevcuttur. Ancak Montrö Sözleşmesi'nde uygulanan hükümler Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin güvenliklerini de kapsadığı için herhangi bir durum karşısında bu devletlerin sözleşmenin devamından yana tavır almaları elzemdir. Kanal İstanbul projesi için ise kanalın tabi olacağı hükümler Türkiye'nin sınırları dahilinde olduğu için Türkiye'nin yetkisindedir. Tüm tartışmalar ve tehditler bir kenara koyulursa projenin hem bölgesel hem de küresel anlamda Türkiye'nin siyasi alandaki başarılarına önemli katkıda bulunacağı aşikardır. Bu çalışmada üzerinde durulan en önemli meseleler Lozan ve Montrö'nün tarihsel arka planı var olan literatür çerçevesinde açıklanmış ve bu kapsamda Kanal İstanbul Projesinin ortaya çıkardığı tartışmalar, tehditler değerlendirilmiş buna mukabil Türkiye lehine yarattığı fırsatlar incelenmiştir.

KAYNAKÇA

- Akkaya, M. A. (2015). Kanal İstanbul projesi Karadeniz kıyısındaki devletlerle olan ilişkilerimize etkisi ve Montrö sözleşmesi. *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 5(12), 242-262.
- Altun, H., & Akiner, M. E. (2017). Risk management in megaprojects: Canal İstanbul as a case study. <http://ena.lp.edu.ua> (22.05.2023).
- Apaydın, T. D. (2018). The Canal İstanbul Project: Governance by national law or international law?. In E. Csatos (Ed.). *Recent Challenges of Public Administration*. Keszült az Innovariant Kft.
- Armaoğlu, F. (2014). *20. Yüzyıl siyasi tarihi (1914-1995)*. Timaş Yayınları.
- Çınar, M. (2017). Kanal İstanbul'un uluslararası hukuk bağlamında değerlendirilmesi. *Uluslararası Afro-Avrasya Araştırmaları Dergisi*, 1(3), 20-34.
- Güneş, Ş. (2007). Türk Boğazları. *ODTÜ Gelişme Dergisi*, 34, 217-250.
- Keller, C. (2011). Kanal İstanbul: Pipedream or Politics?, *Actuelles de l'Ifri*, 2011. <https://policycommons.net/artifacts/1408463/kanal-istanbul/2022728/>.
- Kuran, S. (2021). Kanal İstanbul Projesi'nin Uluslararası Hukuk ve Montrö Boğazlar Sözleşmesi kapsamında değerlendirilmesi. <https://kriterdergi.com/dosya-kanal-istanbul/kanal-istanbul-projesinin-uluslararasi-hukuk-ve-montro-bogazlar-sozlesmesi-kapsaminda-degerlendirilmesi> (31.05.2023).
- Meray, S. L. (2018) *Lozan Barış Konferansı tutanaklar belgeler* (Takım II, Cilt 1, Kitap 2). Ankara Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları.
- Meray, S. L., & Olcay, O. (2020). *Montrö Boğazlar konferansı, tutanaklar, belgeler*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Oğuzülgen, S. (1995). The importance of pilotage services in the Turkish Straits for the protection of life, property, and the environment. In İ. Soysal (Eds.). *Turkish Straits: New problems and new solutions*, (ss.105-125). ISIS Ltd.
- Öğüt, S. (2014). Kanal İstanbul Projesi'nin uluslararası hukuk açısından değerlendirilmesi. *Uluslararası Hukuk ve Politika*, 10(38), 119-153.
- Özel, S. (2019). 6 Maddede Kanal İstanbul'un yaratacağı felaketler. <https://www.istanbulbarosu.org.tr/HaberDetay.aspx?ID=15318&>. (29.05.2023).
- Pazarcı, H. (2006). *Uluslararası hukuk* (4. Baskı). Turhan Kitabevi.
- Popescu, D. (2015). The Straits – between geopolitical best card and bone of contention in the Turkish-Russian Relations. Kanal İstanbul Projesi. *Romanian Journal of History and International Studies*, 2(2), 233-244.
- Sander, O. (1991). *Siyasi tarih, 1918-1990*. (Genişletilmiş 2. Baskı). İmge Kitabevi.

- Saydam, A. C, Kanal İstanbul Projesi: Bilimsel bir karşı görüş. <https://yeniinsanyayinevi.com/kanal-istanbul-projesi-bilimsel-bir-karsi-gorus-cemal-saydam/> (22.05.2023).
- Şener, B. (2020). Kanal İstanbul projesinin Montrö boğazlar rejimine olası etkileri üzerine bir değerlendirme. In Ö. Tüfekçi (Ed.). *Karadeniz: 2020 gelişmeleri ışığında bölgesel değerlendirmeler*. Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları.
- Vank, M. D. (1998). Uluslararası Boğazların hukuki statüsü, geçiş rejimleri ve Türk boğazları. *Ankara Barosu Dergisi*, 1(1), 84-116.
- Yılmaz, H. K. E. (2020). Uluslararası hukuk perspektifinden kanallara kazandırılacak hukuki statüler: Kanal İstanbul örneği. *DÜHFD*, 25(42), 95-100.