

MONTRÖ SÖZLEŞMESİ VE KANAL İSTANBUL

Prof. Dr. Ayşe Nur TÜTÜNCÜ*

Öz

Türkiye’de hâlen “Kanal İstanbul” projesi olarak adlandırılan çok tartışmalı bir kanal projesi gündemdedir. Türk hükümeti trafiği azaltmak, bölgeyi daha güvenli hâle getirmek ve ekonomik ve siyasî yarar elde etmek için mevcut Boğaz geçişi dışında yeni bir kanal inşâ etmek istemekte ve Kanal İstanbul’un Karadeniz ülkelerinin ticaret ve ekonomisini olumlu bir şekilde etkilerken, tüm bölgenin siyasî istikrara kavuşmasına da yardımcı olacağını düşünmektedir. Ancak bilim adamları, projenin tüm bu alanın gelecekteki ekosistemi için bir plânlama yapıldığında artık bir daha eskisi gibi olmayacağı hususunda derin endişe duymaktadır.

Anahtar Kelimeler: Kanal İstanbul, Montrö Sözleşmesi, Türk Boğazları, suyolları, çevre zararları.

MONTREUX CONVENTION AND CANAL ISTANBUL

Abstract

A controversial channel project is still on the agenda in Turkey. The project is called “Kanal Istanbul”. The Turkish government wants to build a new canal to the existing Bosphorus passage to reduce the traffic, to make the area safer and expecting to gain an economic and politic advantage. The government expects that the Kanal Istanbul will positively impact the trade and economy for the Black Sea countries which also would help to stabilize the whole region in a political way. But scientists are trying to make a projection for the future ecosystem for the whole area. They are very concerned that the ecosystem won’t be the same as before.

Keywords: Canal Istanbul, Montreux Convention, Turkish Straits, waterways, environmental damages.

* İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Milletlerarası Hukuk Anabilim Dalı, İstanbul, Türkiye, tutuncu@istanbul.edu.tr.

** Makale Gönderim Tarihi: 27.05.2017; Makale Kabul Tarihi: 30.05.2017.

Giriş

Türk Boğazları, dünyada deniz trafiğine açık 264 boğaz¹ arasında, siyasî, ekonomik ve stratejik bir öneme sahip boğazlardır. Bu önem, coğrafi durumlarından ve bunlara bağlanan siyasî menfaatlerden kaynaklanmaktadır.² Prof. Dr. Cemil Bilsel'in 1948 tarihinde yazmış olduğu Türk Boğazları adlı kitapçığında belirttiği gibi “*Yıl geçmez ki, onun birçok günlerinde Boğazlara dair bir haber, bir demeç veya bir yazı bu basında yer almasın. Bununla beraber Boğazların gerçek durumunu ve Türkiye için önemini, dünyanın gereği gibi kavrayabilmiş olduğunu sanmıyorum.*” Hakikaten aradan bu kadar süre geçmesine rağmen aynı sözleri bugün de tekrar etmek mümkündür. Bu durum, Boğazların coğrafi ve stratejik öneminin en güzel kanıtlarından biridir. Hatta bu sözlere şunu da ilâve etmek kanaatime göre yanlış olmayacaktır. “*...kavramamakta muhtemelen bilinçli bir şekilde izlenen çıkar siyasetinin tesiri söz konusudur.*” Lozan Sözleşmesi'yle Türkiye'nin egemen ve bağımsız bir devlet olduğu tanınmakla birlikte Türkiye'nin Boğazlar üzerinde tam egemen ve yetki sahibi olması, ancak Montrö Sözleşmesi'nin onaylanmasından sonra sağlanabilmiştir.³

Son yıllarda *Kanal İstanbul Projesinin* ileri sürülmesi vesilesiyle Montrö Sözleşmesi yeniden gündem konusu oluşturmuştur. Yazıda, Proje genel olarak ve Montrö Sözleşmesi ile ilişkisi bağlamında ortaya çıkabilecek sorunlar dikkate alınarak değerlendirilmiştir.

I. Kanal İstanbul Projesi

2011 yılında bir proje olarak açıklanan Kanal İstanbul, yaklaşık 25 metre su derinliği, 145-150 metre genişliği olması ve günde 150-160 geminin geçmesi hedeflenen bir su yoludur. Bu ebatlar en dar yeri 700 metre ve en

¹ Melih BAŞARANER, Mehmet ALİ YÜCEL, Çağlar ÖZMEN, *İstanbul Boğazı'nda Transit Gemilerin Kullandığı Seyir Rotalarının Coğrafi Bilgi Sistemi Yardımıyla İncelenmesi ve İyileştirilmesi*, Jeodezi, Jeoinformasyon ve Arazi Yönetimi Dergisi, 2011/3 Özel Sayı, s. 75.

² Cemil BİLSEL, *Türk Boğazları, Önsöz, Notların Işığında Boğazlar*, İstanbul, İsmail Akgün Matbaası, 1948, s. 28.

³ Ayşe Nur TÜTÜNCÜ, *Montrö (Montreux) Sözleşmesi'nin Güncel Sorunlar Işığında Değerlendirilmesi*, Taraflarının Bakışıyla Lozan Uluslararası Sempozyumu: 9-10 Mayıs 2014, Bildiriler, İstanbul, s. 173.

geniş yeri 4200 metre olan İstanbul Boğazı'na nazaran daha dardır ve bu durumda kanaldan gemilerin geçiş süresi Boğazlara nazaran çok daha uzun olacaktır. Proje, doğal bir boğaz bulunurken ona alternatif olarak açılan bir kanal olması itibarıyla ilginç ve tektir.

Kanal projeleri sadece ulaşım projeleri değildir, aynı zamanda gelişimin anahtar unsurları olan yeni sanayi, ticaret, eğlence gibi diğer mamur çevrenin plânlanmasına da yol açmaktadır.⁴ Örneğin Panama Kanalı ve Süveyş Kanalı, sırasıyla Panama ve Mısır ekonomisi açısından hayati etkilere sahiptir.

Kanal'ın yapılmasının farklı açılardan değerlendirilmesi mümkündür.⁵ Proje henüz yapılmadan ona karşı çıkan sivil toplum kuruluşları ve akademisyenlerin görüşleri *genel olarak* kısaca şu noktalarda toplanmıştır: İstanbul'un doğal yaşam kaynaklarını tehlikeye atar. Boğaz'daki tanker trafiğinin yarattığı tehlikeyi önleyemez. Tarım-orman arazilerini olumsuz etkiler. Deprem riskini artırabilir. Tehdit altındaki doğal ve çevresel değerlerin kaybına yol açar. İstanbul'un su kaynaklarını bitirebilir, deniz kimyasını bozarak canlıların yok olmasına yol açabilir.⁶ Projenin devreye girmesi, içme suyu rezervlerinden vazgeçmek anlamına gelir.

Öte yandan Kanal'ın inşâsının arka plânında Orta Asya, Orta Doğu ve Karadeniz arasında bir enerji bağı tesis etme eğilimini yansıtan bir dış politikanın bulunduğu ve Rusya, Ukrayna, Kazakistan ve Gürcistan'dan taşınan petrolün önemli bir bölümünün Akdeniz'den dünyanın en büyük petrol şirketlerine dağıtılacağı, Boğazların son iki yüzyıl boyunca, büyük güçlerle olan görüşmelerde bölgedeki faaliyetlerin denetlenmesinin anahtarı olarak görülmesi değerlendirmeleri de söz konusudur.⁷ Bu itibarla Proje,

⁴ Hasan ALTUN, Muhammed Ernur AKİNER, *Risk Management in Megaprojects: Canal Istanbul as a Case Study*, Lviv Polytechnic National University Institutional Repository, (Çevrimiçi), <http://ena.lp.edu.ua> (05.05.2017).

⁵ *Ya Kanal, Ya İstanbul, Kanal İstanbul Projesinin Ekolojik, Sosyal ve Ekonomik Değerlendirmesi*, WWF Rapor, 2015, 125 sayfa. Mehmet Ali AKKAYA, *Kanal İstanbul Projesi Karadeniz Kıyısındaki Devletlerle Olan İlişkilerimize Etkisi ve Montrö Sözleşmesi*, Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi (OÜSBAD) Temmuz 2015, Türk Deniz Ticareti Tarihi Özel Sayı Sempozyumu – VII. Karadeniz Limanları, Sayı 12, s. 253 vd.

⁶ A. Cemal SAYDAM, *Kanal İstanbul Projesi: Bilimsel Bir Karşı Görüş*, (Çevrimiçi), <http://web.yesildusunca.org/wpcontent/uploads/2013/11/cemal-saydam-1-1.pdf>, (05.11.2016); Michael GROSS, *Turkey's Biodiversity at the Crossroads*, Current Biology, Volume 22, Issue 13, July 10, 2012, R. 503-505.

⁷ Daniela POPESCU, *The Straits – between geopolitical best card and bone of contention*

diplomatik ilişkileri etkilemenin yanı sıra, amaçlanan enerji taşımacılığında da olumsuz yönde etkili olabilir. Türkiye'nin bölgedeki en büyük enerji ortağı olan Rusya, Kanal'ın mevcut boru hattı projelerinde zayıflatıcı bir etkiye sahip olmasından da endişe duymaktadır. Bu sebeple Proje duyurulur duyurulmaz, Rusya'dan derhal olumsuz bir tepki almıştır.⁸

II. Milletlerarası Hukuk Uyarınca Suyollarının Statüsü

Kanallar, milletlerarası hukukta, çeşitli denizleri birbirine bağlayan ve milletlerarası seyrüsefer için kullanılan insan yapımı su yollarıdır. Deniz yollarını kısaltarak deniz seyrüseferinde ve dünya ticaretinde önemli rol oynamaktadırlar. Bu sayede gemilerin, daha kısa sürede hedeflerine ulaşması gerçekleşmektedir. Zira bu maliyetlerin düşürülmesi, kârın artırılması anlamına gelir. Ayrıca, stratejik bir askerî önemi de haizdirler.

Günümüz milletlerarası hukukunda, kara ülkesi içinde yer alan kanallar, boğazlar ve nehirler gibi genel olarak, “*suyolları*” altında ele alınmaktadır. Suyolları; bütünüyle tek bir devletin ülkesinde yer alabileceği gibi, iki ya da daha çok devletin ülkesinden geçebilmekte veya aralarında sınır oluşturabilmektedir. Bir suyolu tamamıyla bir devletin ülkesinde yer alıyorsa, kara ülkesindeki iç sular olarak değerlendirilmekte ve her bakımdan o devletin ülkesel egemenliğine tâbi olmakta ve o devletin münhasır yetkisi içinde bulunmaktadır. Oysa iki ya da daha çok devletin ülkesinden geçiyor veya aralarında sınır oluşturuyorsa “*milletlerarası suyolları*” adını almaktadır.

Tüm bunların yanında, bazı nehirler, kanallar ve boğazlar, tek bir devletin ülkesinde bulunmalarına rağmen, milletlerarası ulaştırma açısından taşıdıkları önem nedeniyle, milletlerarası su yolu rejimine tâbi tutulabilmekte ve hukukî statüleri de çoğu kez özel bir andlaşma ile düzenlenebilmektedir.⁹

in the Turkish-Russian Relations. Kanal İstanbul Projesi, Romanian Journal of History and International Studies, Vol. II, No. 2, 2015, s. 239-240.

⁸ Christian KELLER, *Kanal İstanbul: Pipedream or Politics?*, Actuelles de l'Ifri, 2011, s. 3.

⁹ Sevin TOLUNER, *Milletlerarası Hukuk Dersleri, Devletin Yetkisi*, İstanbul 1989, s. 148. David ATTARD, Malgosia FITZMAURICE, Norman A. Martinez GUTIERREZ, *The IMLI Manual on International Maritime Law: Volume I: The Law of the Sea*, Oxford University Press 2014, s. 9.

Böyle bir andlaşma bulunmaması durumunda boğazlara ilişkin uygulanabilecek örf ve adet kuralları olmasına rağmen, kanallar konusunda bu zamana kadar yapılan andlaşmalar, geçiş serbestliği konusunda bir örf ve âdet hukukunun doğumuna yol açmamıştır.¹⁰ Sovyet - Polonya Savaşı döneminde Birleşik Krallık'a ait *Wimbledon* adlı geminin, Kiel Kanalı yoluyla geçişine Almanya'nın itirazı üzerine açılan bir davada verdiği 1923 tarihli kararında Milletlerarası Daimi Adalet Divanı, her bir inşâ statusünü onu kuran andlaşmaya bakarak değerlendirmiştir.¹¹ Olayda da yargısını, Kanal'ı milletlerarası rejim altına koyan Versay Barış Andlaşması'nın 380. maddesine dayandırmıştır.

Şu hâlde böyle bir Kanal'ın inşâ edilip edilemeyeceği hususuna ülkemiz yetki alanı içinde olduğundan olumlu cevap verilmek gerekir. Ancak bu durumda Boğazlarımızdan geçiş rejimini düzenleyen Montrö Sözleşmesi'yle ilişkisinin nasıl olacağı tartışma konusu oluşturur.

III. Kanal İstanbul Projesi ile Montrö Sözleşmesi İlişkisi Bağlamında Ortaya Çıkabilecek Sorunlar

Kanal projesi, Karadeniz ve Marmara Denizi'ni birbirine bağlayacaktır. Yine de bu çerçevede sadece İstanbul Boğazı açısından etkisinin olması beklenemez. Montrö Sözleşmesi uyarınca "*Boğazlar*" deyiimiyle ulaşım açısından Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı kastedilmektedir. Kanal ise sadece İstanbul Boğazı'na seçenek oluşturacaktır. Gemilerin Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nden geçiş rejimi ise Montrö Sözleşmesi kapsamında aynı kalacaktır.

Kanal'ın esaslı inşâ gerekçeleri olarak İstanbul Boğazı'ndaki yoğun trafiğin azaltılması ve bölgenin daha güvenli hâle getirilmesi gösterilmektedir. Dolayısıyla İstanbul Boğazı'nın gemi trafiğine kapatılması ve geçiş yapmak isteyen gemilerin zorla Kanal'dan geçmesi istenebilir mi?

¹⁰ TOLUNER, s.148.

¹¹ *S.S. Wimbledon Davası*, P.C.I.J. Series A, no.1, s. 25-28. Versay Barış Andlaşması, m. 380'e göre Almanya'nın Kiel Kanalı'nı kendisiyle barış içinde olan bütün ulusların ticaret ve savaş gemilerine serbest ve açık bulundurması gerekmektedir. Bu maddeyle kabul edilen yükümlülüklerine karşı Almanya'nın tarafsızlık düzenlemesini ileri sürmesi kabul edilmemiştir.

Montrö Sözleşmesi'ne göre, esas itibarıyla gemilerin Boğazlardan “geçiş ve ulaşım serbestisi” ilkesi ortaya konulmuş, ancak, savaş gemilerinin barışta ve savaşta geçiş rejimi, Karadeniz’de kıyısı bulunan devletler ile bulunmayanlara göre değişiklik göstermek üzere düzenlenerek tonaj, zaman ve geçiş kısıtlaması gibi çeşitli sınırlamalara tâbi tutulmuştur. Zaten Sözleşme’nin en hassas ve önemli bölümü de savaş gemilerine dair hükümlerle ilgili bölümdür. Dolayısıyla, İstanbul Boğazı’nın gemi trafiğine kapatılması ve geçiş yapmak isteyen gemilerin zorla Kanal’dan geçmesi istenemez. Tabii olarak gemiler ekonomik bazı endişeler taşıdıklarından beklemeden geçiş yapabilmek için kendi istekleriyle Kanal’dan geçebilirler.¹² Burada Türkiye’nin yapabileceği, gemileri Kanal’dan geçişe teşvik etmek olabilir. İsteğe bağlı geçişi arttırmak açısından geçiş ücretinin miktarı önem taşıyacaktır.¹³ Aksi takdirde Boğazlardan ücretsiz geçiş imkânı varken, kârlılığını azaltacak bir bedeli ödemeye birçok gemi sahibi yanaşmayacaktır.

Uygulanacak düzen bağlamında Kanal’dan her çeşit ve tonajda gemi geçebilecek midir? Montrö Sözleşmesi’nin amacı, Boğazlar’dan geçişi ve gemilerin ulaşımını, Türkiye’nin ve Karadeniz’e kıyıdaş devletlerin güvenliği çerçevesinde koruyacak biçimde düzenlemektir. Sözleşme’nin müteakip hükümleri, bu ilkeyi somut bir biçimde ve ayrıntılı olarak teyit ve tarif ederler.¹⁴ Söz konusu amaç doğrultusunda savaş gemilerinin barış zamanındaki geçişleri, sınıflarına bağlı olarak değişmektedir.¹⁵ Bu gemiler dışındaki gemiler açısından ise Karadeniz’e kıyıdaş olan ve olmayan arasında bir ayırımı gidilmiştir. Karadeniz’e kıyıdaş olmayan devletlerin uçak gemilerinin, hattı harp gemilerinin ve denizaltılarının¹⁶ Boğazlardan geçmesi yasaklanmıştır.

¹² Çünkü ortalama bir geminin ticaretin en düşük olduğu dönemde günlük bekleme maliyeti 30.000 dolardır.

¹³ Süveyş ve Panama Kanalı, 2010 yılı itibarıyla, 193 kilometrelik Süveyş Kanalı’ndan bir geminin ortalama geçiş bedeli 240.000 ABD dolarıdır. 78 kilometrelik Panama Kanalı’ndan geçiş ücretleri ise ortalama 250.000 ABD dolarıdır. Beklemeden geçiş yapmak isteyen gemiler için bu miktar 500.000 dolara kadar çıkmaktadır. Uzunluğu açısından Süveyş ve Panama kanallarıyla mukayese ettiğimizde Kanal İstanbul’dan geçiş ücretinin ortalama 45.000-60.000 ABD doları aralığında olması beklenir. Çağrı ERHAN, *Kanal İstanbul’un İnşası İçin Hukuki Engel Yok*, (Çevrimiçi), <http://www.turkiyegazetesi.com.tr/yazarlar/prsueveyof-dr-cagri-erhan/489229.aspx>, (05.11.2016).

¹⁴ Rauf VERSAN, *Montreux Sözleşmesi ve Uygulanmasından Kaynaklanan Bazı Sorunlar*, İstanbul Barosu Dergisi, Cilt: 80, Sayı: 4, Yıl: 2006, s. 1445.

¹⁵ *Montrö Boğazlar Sözleşmesi*, R.G. 05.08.1936-3374., m.10/1.

¹⁶ Sözleşme’nin II. Eki’nde tanımlanmaktadır. II. Ek de andlaşmanın ayrılmaz bir parçasıdır. Andlaşma’nın 8. maddesinde, savaş gemilerinin nitelikleri ve tonaj hesaplarının bu

Kanal'ın inşasının yabancı devlet ya da ortaklıklarca yüklenilmesi durumunda statüsünün Türkiye tarafından düzenleneceğinin kabul ettirilmesi hususu da önemli bir husustur.¹⁷ Ancak bu durumda da yukarıdaki belirtilen hususlara ters düşen bir millî düzenleme kabul edilerek Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemilerinin geçişine izin verme yoluna gidilmesi hem Montrö Sözleşmesi'ne aykırı olur hem de Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin güvenliğine zarar verme tehlikesi ortaya çıkabilir. Türk Boğazları enerji güzergâhları üzerinde bulunduğu için ABD de, kontrol sağlamayı amaçlayarak çok kere Karadeniz'de nasıl etkin olabileceği konusunda alternatif yollar denemiş ve bu Sözleşme değişik senaryolar içinde eritilmek ve değiştirilmek istenmiştir.¹⁸ ABD'nin Montrö Sözleşmesi'nin Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemilerine getirdiği kısıtlamalardan memnun olmadığı, 1982 tarihli Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin getirdiği “*transit geçiş rejimi*”nin serbestliğini burada da en fazla şekilde kullanmayı ve Karadeniz'de uçak gemileri ile nükleer denizaltıları da dahil olmak üzere, hiçbir sınırlamaya tâbi olmadan, devamlı olarak konuşlanmayı istediği bilinmektedir. Bölgedeki nüfuzunu artırmak için ABD tarafından bu yeni kanala ihtiyaç duyulmaktadır. Rusya ise, durumdan memnun değildir.¹⁹ ABD'nin bu çıkarları doğrultusunda Sözleşme'nin değiştirilmesi yönünde daha etkili girişimlerde bulunması ihtimali karşısında Türkiye'nin her zaman hazırlıklı olması gerekir.²⁰

Ek uyarınca tanımlanmasına dair atıf vardır. Bunun istisnası ise, ancak yeni satın alınan veya onarılan bir denizaltı ya da Türk limanlarını ziyaret eden savaş gemileri olabilir (m. 12).

¹⁷ Hüseyin PAZARCI, *Çılgınlığın Olası Uluslararası Etkileri*, Cumhuriyet, 4 Mayıs 2011, (Çevrimiçi), <http://www.yeniyaklasimlar.org/m.aspx?id=739>, (05.11.2016). Panama Kanalı'nın yapımı çalışmalarına yabancı ortaklıklarca 1879'da başlanılmış; bazı kesintilerle çalışmalar sürdürülürken 1900'lerin başlarında o dönem Panama bölgesinin Kolombiya'ya ait bulunması nedeniyle Kolombiya hükümeti, ABD ağırlıklı bir geçiş ve denetim rejimini öngören uluslararası bir antlaşmayı imzalamak zorunda bırakılmıştır. Ancak Kolombiya Meclisi bu antlaşmayı onaylamayınca Panama bölgesinde ayaklanmalar çıkmış ve 1903 yılında ayrı bir Panama devleti doğmuştur ve yeni devletin meclisi yapılan yeni bir antlaşmayı onaylamıştır.

¹⁸ Sinan OĞAN, *The Black Sea: New Arena for Global Competition*, Turkish Policy Quarterly, Vol. 5, No. 2, Summer 2006, s. 2.

¹⁹ Daniela POPESCU, s. 241.

²⁰ Bülent ŞENER, *Kanal İstanbul: Karadeniz'de Jeopolitik Çılgınlık'ın İzdüşümleri*, 21. Yüzyıl, Sayı: 74, Şubat 2015, s. 12.

Kanal'ın Türkiye tarafından sadece ticaret gemilerine açılması ve Karadeniz'e kıyıdaş olan ve olmayan devletlerin savaş gemilerinin tümünün Montrö Sözleşmesi'ne göre boğazlardan geçişinin hukuken süreceğinin bildirilmesi uygun olarak görünmektedir.

Tüm bu gelişmeler karşısında herhâlde Türkiye'nin Boğazlar ve Montrö konusunda çok dikkatli ve hassas olması gerekmektedir. Montrö Sözleşmesi'nin tartışılması durumunda Türkiye, güvenliği ve Boğazlar üzerindeki egemenliği açısından kazanımları tartışılır hâle gelecektir. 1936'da ele geçen elverişli şartları bugün tekrar yakalamak ise imkânsız gibidir. Kanal Projesi gerçekleştirildiği takdirde Montrö'nün getirdiği geçiş serbestisi ilkesinin devam etmesi ve düzenin korunması özellikle vurgulanmalıdır.²¹

Ancak şahsi kanaatim, Kanal'ın hiç yapılmaması yönündedir. Proje, resmî olarak İstanbul kent alanını, uzun mesafeli deniz trafiği nedeniyle hidrokarbonlar da dahil olmak üzere kaza ve kirlilikten korumak anlamına gelebilir. Ancak, zaman içerisinde potansiyel olarak sınırlarımız dışında çeşitli ülkeleri içine alan büyük bir ekosistemi ve Karadeniz'in ekolojisini de etkileyecektir.²² Örneğin, Tuna ve Dinyeper nehirlerinden gelen ağır kirlilik Marmara ve Akdeniz'e akabilirken, projenin Kanal'ın her iki tarafındaki deniz akımı ve deniz sıcaklığını etkilemesi mümkündür.

Kanal projesi gerçekleşir ise bölgede çevreye verilebilecek zararın geri dönüşü mümkün olmayacaktır. Türkiye'nin denizlerin ekolojisini değiştirmesi sebebiyle milletlerarası çevre zararlarından sorumluluğu gündeme gelebilir. Zira devletler, milletlerarası hukuk uyarınca, ülkelerini başka devletlere zarar vermeyecek şekilde kullanmak veya kullanılmasına izin vermemekle yükümlü kılınmıştır.²³

²¹ Jale Nur ECE, *Montreux Boğazlar Konferansı Tutanaklarından Tarihe Düşen Notlar ve Kanal İstanbul*, Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi (ORSAM), Rapor No: 155, Black Sea, International Rapor, No: 32 (Mayıs 2013), s. 28-29.013

²² Marc PIERINI, *Urban Transformation in Turkey*, Carnegie Europe, Article, June 20, 2013.

²³ Ayşe Nur TÜTÜNCÜ, "Milletlerarası Hukuk Komisyonu'nun 53'üncü Oturumunda Kabul Edilen 2001 Tarihli Taslak Çerçevesinde Tehlikeli Faaliyetlerden Sınır Aşan Zararın Önlenmesi Sorununa Bir Bakış", Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, Sayı 2, 2002, s. 891.

Sonuç

Bütün bu belirtilenler ışığında şu hususlar vurgulanmalıdır. Türkiye'nin elbette ki Kanal İstanbul'u kendi ülke topraklarında inşa etmesine hukuken bir engel yoktur. Ancak bu inşaatın gerçekten makul olup olmadığı hususu tartışılabilir. Zira uygulanacak düzen bağlamında Kanal'dan geçecek gemilerin tonajı, türü, kılavuzluk meselesi, geçiş ücreti alınıp alınmayacağı, statüsünün ne olacağı gibi konular önem taşır. Bu çerçevede boğazlardan geçişi düzenleyen Montrö Sözleşmesi'ne aykırı olmayacak ve varlığının tartışılmasına yol açmayacak bir hassasiyet içinde hareket edilmesi gerekmektedir.

Öte yandan Kanal'ın inşası ile oluşabilecek çevresel risk, sadece ülke sınırlarını değil bu sınırların dışını da etkileyeceğinden çevreye dair hassasiyet gösterme yükümü de ülke devleti olarak Türkiye'ye düşer. Projeden kazanılacaklar ile kaybedilecekler, kanaatimce aynı ölçütler temel alınarak değerlendirilemez. Bu anlamda yakın vadede kazanç olarak görüleceklerin nihai olarak Türkiye'nin geri döndürülemeyecek kaybı olabileceği hatırdan uzak tutulmamalıdır.

KAYNAKÇA

- AKKAYA, Mehmet Ali; *Kanal İstanbul Projesi Karadeniz Kıyısındaki Devletlerle Olan İlişkilerimize Etkisi ve Montrö Sözleşmesi*, Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi (OÜSBAD) Temmuz 2015, Türk Deniz Ticareti Tarihi Özel Sayı Sempozyumu – VII. Karadeniz Limanları, Sayı 12, s. 242-262.
- ALTUN, Hasan; AKİNER Muhammed Ernur; *Risk Management in Megaprojects: Canal Istanbul as a Case Study*, Lviv Polytechnic National University Institutional Repository, (Çevrimiçi), <http://ena.lp.edu.ua> (05.05.2017).
- ATTARD, David; FITZMAURICE, Malgosia; GUTIERREZ, Martinez Norman A.; *The IMLI Manual on International Maritime Law: Volume I: The Law of the Sea*, Oxford University Press 2014.
- BAŞARANER, Melih; YÜCEL, Mehmet Ali; ÖZMEN, Çağlar; *İstanbul Boğazı'nda Transit Gemilerin Kullandığı Seyir Rotalarının Coğrafi Bilgi Sistemi Yardımıyla İncelenmesi ve İyileştirilmesi*, Harita ve Kadastro Mühendisleri (HKM) Jeodezi, Jeoinformasyon ve Arazi Yönetimi Dergisi, Sayı: 104-Özel, S.2, Yıl: 2011-3, s. 75-79.
- BİLSEL, Cemil; *Türk Boğazları, Önsöz, Notların Işığında Boğazlar*, İstanbul, İsmail Akgün Matbaası, 1948.
- ECE, Jale Nur; *Montreux Boğazlar Konferansı Tutanaklarından Tarihe Düşen Notlar ve Kanal İstanbul*, Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi (ORSAM), Rapor No: 155, Black Sea, International Rapor, No: 32 (Mayıs 2013).
- ERHAN, Çağrı; *Kanal İstanbul'un İnşası İçin Hukuki Engel Yok*, (Çevrimiçi), <http://www.turkiyegazetesi.com.tr/yazarlar/prsüveyof-dr-cagri-erhan/489229.aspx>, (05.11. 2016).
- GROSS, Michael; *Turkey's Biodiversity at the Crossroads*, Current Biology, Volume 22, Issue 13, July 10, 2012.
- KELLER, Christian; *Kanal İstanbul: Pipedream or Politics?*, Actuelles de l'Ifri, 2011.
- OĞAN, Sinan; *The Black Sea: New Arena for Global Competition*, Turkish Policy Quarterly, Vol. 5, No. 2, Summer 2006, s. 1-14.

- PAZARCI, Hüseyin; *Çılgınlığın Olası Uluslararası Etkileri*, Cumhuriyet, 4 Mayıs 2011, (Çevrimiçi), <http://www.yeniyaklasimlar.org/m.aspx?id=739>,(05.11.2016).
- PIERINI, Marc; *Urban Transformation in Turkey*, Carnegie Europe, Article, June 20, 2013.
- POPESCU, Daniela; *The Straits – between geopolitical best card and bone of contention in the Turkish-Russian Relations. Kanal İstanbul Projesi*, Romanian Journal of History and International Studies, Vol. II, No. 2, 2015, s. 233-244.
- SAYDAM, A. Cemal; *Kanal İstanbul Projesi: Bilimsel Bir Karşı Görüş*, (Çevrimiçi), <http://web.yesildusunce.org/wpcontent/uploads/2013/11/cemal-saydam-1-1.pdf>, (05.11.2016).
- ŞENER, Bülent; *Kanal İstanbul: Karadeniz’de Jeopolitik Çılgınlık’ın İz-düşümleri*, 21. Yüzyıl, Sayı: 74, Şubat 2015.
- TOLUNER, Sevin; *Milletlerarası Hukuk Dersleri, Devletin Yetkisi*, İstanbul 1989.
- TÜTÜNCÜ, Ayşe Nur; *Montrö (Montreux) Sözleşmesi’nin Güncel Sorunlar Işığında Değerlendirilmesi*, Taraflarının Bakışıyla Lozan Uluslararası Sempozyumu: 9-10 Mayıs 2014, Bildiriler, İstanbul, s. 172-188.
- TÜTÜNCÜ, Ayşe Nur; “*Milletlerarası Hukuk Komisyonu’nun 53’üncü Oturumunda Kabul Edilen 2001 Tarihli Taslak Çerçevesinde Tehlikeli Faaliyetlerden Sınır Aşan Zararın Önlenmesi Sorununa Bir Bakış*”, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, Sayı 2, 2002, s. 889-947.
- VERSAN, Rauf; *Montreux Sözleşmesi ve Uygulanmasından Kaynaklanan Bazı Sorunlar*, İstanbul Barosu Dergisi, Cilt: 80, Sayı: 4, Yıl: 2000, s. 1443-1448.
- S.S. Wimbledon Davası*, P.C.I.J. Series A, no.1.
- Ya Kanal, Ya İstanbul, Kanal İstanbul Projesinin Ekolojik, Sosyal ve Ekonomik Değerlendirmesi*, WWF Rapor, 2015.
- Montrö Boğazlar Sözleşmesi*, R.G. 05.08.1936-3374.

