

Giriş ve Kavramsal Boyut

011 yılında açıklanan Kanal İstanbul projesi planlandığı üzere, günde 150-160 geminin geçebileceği, yaklaşık 25 metre su derinliğine ve 145-150 metre genişliğe sahip bir su yolu projesidir. Kanal İstanbul, doğal bir boğaz bulunurken ona alternatif olarak açılan bir kanal olması itibarı ile ilginç ve dünyada tektir (Tütüncü, 2017). Kanal İstanbul projesinin açıklanan hedefleri; İstanbul Boğazı'ndaki gemi yoğunluğunu azaltmak, ekonomik fayda elde etmek ve tehlikeli-zararlı madde taşıyan gemilerin İstanbul Boğazı'na ve İstanbul'a yaşatabileceği tehdidi önlemektir. Hedefler böyle iken, Kanal İstanbul'un; uluslararası hukuk, uluslararası ilişkiler, çevre ve güvenlik boyutlarında çoklu sorunlara sebep olabileceği ifade edilmektedir. Bu çalışmada, Kanal İstanbul'un yaratabileceği tehlikeler irdelenerek, Türkiye'nin karşı karşıya kalabileceği problemlere ışık tutulacaktır.



Bir devletin kara ülkesi sınırlarındaki; akarsular, göller, kanallar, yer altı suları ve buzullar, su yolları olarak ifade edilmektedir. Kanal; suyun belli bir doğrultuda akmasını sağlayan doğal ya da yapay oluşum veya iki denizi birleştiren insan yapısı dar su yollarıdır (Çınar, 2017: 21; Pazarcı, 1999: 282). Boğaz, coğrafya terminolojisinde iki deniz alanını birleştiren tabii ve dar su yolu olarak tanımlanmaktadır. Türk Boğazları; İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'ni kapsamaktadır (Özersay, 1999: 25). Türk Boğazları; Avrupa ile Asya'yı birleştiren bir köprü, Karadeniz ile Akdeniz'i birbirine bağlayan jeostratejik bir lokasyondur.

Uluslararası Hukuk Boyutunda Türk Boğazları ve Kanal İstanbul Boğazlar, ulusal ve uluslararası hukuk çerçevesinde tabi olacağı hukukun uygulanması bakımından 'ulusal ve uluslararası boğazlar' olarak iki başlıkta değerlendirilir. Ulusal boğazlar konusunda kıyı devletinin iç hukuku uygulanmakta, boğazlardan genel geçiş rejiminin ana esasını

geçiş özgürlüğü oluşturmaktadır (Gönül ve Karaağaç, 2020).

* Doktora Öğrencisi, İstanbul Arel Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Bölümü.

Geçiş özgürlüğüyle ilgili hukuksal çerçeve 1958 *Cenevre Hukuku Sözleşmeleri Kararları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi* ve 1982 *Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi* tarafından oluşturulmuştur. Bu hukuksal çerçeve, uygulanabilirlik açısından iki farklı rejim olan Zararsız Geçiş ve Transit Geçiş şeklinde karşımıza çıkmaktadır. 1958 Cenevre Hukuku Sözleşmeleri Kararları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nin 16. Maddesinin 4. fıkrası, ayırım gözetilmeksizin bütün uluslararası boğazlardan geçişi içermektedir. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (BMDHS) 45. Maddesinin 1. fıkrasının b bendinde, zararsız geçiş rejiminin bir devletin kararları ile açık deniz ya da münhasır ekonomik bölgesine bağlayan boğazlara uygulanacağı kabul edilmiştir. Aynı maddenin 2. fıkrasında ise zararsız geçiş hakkının kullanımının geçici bir süre için dahi durdurulamayacağını kapsamaktadır (Gönül ve Karaağaç, 2020). Bununla birlikte Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin ve Türkiye'nin kazanımlarının incelenmesi gerekmektedir. Çünkü Montrö, boğazlardan geçiş ve boğazlar üzerinde egemenlik hususunda Türkiye'ye *sui generis* bir hak tanımaktadır.

Birinci Dünya Savaşı sonrasında Batı'da meydana gelen siyasi belirsizlik ve silahlanma çalışmaları, Türkiye'nin batısında güvenlik sorununu da beraberinde getirmiştir. Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile Türkiye'ye verilen garantörlüğün etkisizleşmesi ve Milletler Cemiyeti'nin işlevsel hale gelememesi nedeniyle Türkiye, 1933 yılından itibaren boğazlar statüsünün değişmesini talep etmiştir. İsviçre'nin Montreux (Montrö) kentinde İtalya hariç Lozan'da imzası bulunan diğer devletlerin temsilcilerinin olduğu konferansta, Montrö Boğazlar Sözleşmesi imza altına alınmıştır. Bu sözleşme halen geçerliğini devam ettirmektedir (Şener, 2014: 485-486).



Montrö Boğazlar Sözleşmesi, 29 madde, 4 ek ve 1 protokolden meydana gelmektedir. İmzalanan bu sözleşmede geçiş serbestisi kabul edilmiştir. Türkiye savaşta değilse bayrak ve yük ne olursa olsun öngörülen koşullar çerçevesinde ulaşım özgürlüğünden yararlanılacaktır. Türkiye savaşta ise Türkiye ile savaşta olan bir ülkeye bağlı olmayan ticaret gemileri, düşmana hiçbir şekilde yardım etmemek koşulu ile boğazlardan ulaşım özgürlüğünden yararlanabilecektir. Savaş durumunda kılavuzluk Türkiye tarafından yapılacaktır (Gönül ve Karaağaç, 2020).

Türkiye, Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Lozan Barış Antlaşması'nda eksik kalan boğazlar üzerindeki egemenlik ve kontrol hakkını elde etmiştir. Diğer bir önemli değişiklik ise Lozan'da askerden arındırılan bölgenin yeniden askeri konuşlandırma ve silahlandırılmasına yönelik düzenleme olmuştur. Sözleşmedeki ek protokolün 1. maddesinde belirtildiği üzere "*Türkiye, işbu Sözleşmenin Başlangıç kesiminde tanımlandığı biçimde Boğazlar bölgesini hemen yeniden askerleştirebilecektir*" (Montrö Boğazlar Sözleşmesi, 1936: 16).

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne göre ticaret gemileri için boğazlardan geçiş serbestliği, Lozan Antlaşması'ndakine göre belirlenmiş ancak *harp* gemilerinin geçiş serbestliği bazı şartlarda kabul edilmiştir:

- Boğazlarda transit geçişte bulunabilecek bütün yabancı deniz kuvvetlerinin en yüksek (tavan) toplam tonajı 15.000 tonu aşmayacaktır.
- Boğazlarda transit olarak bulunan savaş gemileri taşımakta olabilecekleri uçakları hiçbir durumda kullanamayacaklardır.
- Savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesi için, Türk Hükümetine diplomasi yoluyla bir ön-bildirimde bulunulması gerekecektir. Bu ön-bildirim olağan süresi sekiz gün olacaktır; ancak, Karadeniz kıyıdaşı olmayan Devletler için bu süre 15 güne çıkartılabilir (Montrö Boğazlar Sözleşmesi, 1936).

Montrö Boğazlar Sözleşmesi 1923 Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin transit geçiş ile ilgili olan hukuki düzenlemesini kaldırmış ve bunun yerine *kendine özgü* bir geçiş rejimini öngörmüştür. Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin Türk Boğazları için öngördüğü de-militarizasyon ilkesi kaldırılmış ve Lozan Sözleşmesi ile boğazları denetlemek için kurulan komisyon kaldırılarak yetkileri tamamen Türkiye'ye devrilmiştir (Dur vd., 2019). Ayrıca Türkiye, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde yer alan geçiş serbestisi kısıtlanmamak koşuluyla her türlü güvenlik tedbirini alma hakkına sahip olmuştur. Bu durum Türkiye için dünyadaki boğazların geçiş rejimlerinden farklı hukuksal statüye sahip olduğuna işaret etmektedir. Ayrıca Karadeniz ve Ege Denizi'ne kıyısı olan ülkelerini de birbirine bağlamasından dolayı çok daha anlamlıdır (Güneş, 2007: 225-226).

Sonuç olarak Montrö Sözleşmesi ticaret gemilerinin Boğazlardan geçişini garanti altına alırken, savaş gemilerinin geçişine kısıtlamalar getirmiştir. Karadeniz ülkelerinin güvenliğinin sağlanması için yabancı ülkelerin savaş gemilerinin toplam ağırlığını 15 bin ton, Karadeniz'de kalış sürelerini 21 gün ve Karadeniz'de aynı anda bulunma tonajlarını toplam 45 bin ton olarak sınırlandırmıştır (Karlıklı, 2017). Tüm uçak gemilerinin



ve Karadeniz'e kıyısı bulunan ülkelerin denizaltı gemilerinin geçişi bazı istisnalar dışında (satın alma ve tamir amaçlı) yasaklanmıştır. Ayrıca Karadeniz ülkeleri için 8 gün, diğer ülkeler için 15 gün önceden Türkiye'den diplomatik yolla geçiş izni alma zorunluluğu getirilmiştir. Uluslararası hukuka göre gemilerin uluslararası boğazlardan geçişleri savaş ve barış durumunda yasaklanamazken, *Montrö Sözleşmesi Türkiye'ye savaş ve kendisini savaş tehlikesi altında hissetmesi durumunda boğazları tamamen kapatma yetkisi vermiştir* (Yücel, 2019).

Yapılması planlanan Kanal İstanbul Projesi tamamen Türkiye sınırları içinde bulunmaktadır. Dolayısıyla Kanal İstanbul'un geçiş rejimi ve kuralları (gemilerin ücret ödeyip ödemeyeceği, savaş gemilerinin geçip geçmeyeceği ve daha birçok düzenleme) Türkiye Cumhuriyeti tarafından Türk iç hukuk kurallarına göre belirlenecektir. Bu konuda uluslararası hukuk kapsamında herhangi bir engel bulunmamaktadır (Yücel, 2019). Ayrıca Montrö Boğazlar

Sözleşmesi'ne göre, kanal açılmasını yasaklayan veyahut engelleyen bir madde bulunmamaktadır. Çünkü Kanal İstanbul Projesi, Türkiye'nin sınırları içinde inşa edilmesi düşünülen bir proje olmasından ötürü Türkiye, Kanal İstanbul Projesi'nin hukuki rejimini tek taraflı olarak belirleme hakkına sahiptir. Bununla birlikte kanal inşası sonrası sözleşme kapsamında bazı sorunların oluşma riski önemlidir (Yücel, 2019; Çınar, 2017: 27; Ögüt, 2014: 137-139). Hukuki açıdan en önemli sorun "Kanal projesi ile Montrö Sözleşmesi güncellenmek mi isteniyor?" sorusu ile Türk Boğazlarına uygulanan *sui generis* rejimin tehlikeye atılmasıdır (Dur vd., 2019).



Yapılması Planlanan Kanal İstanbul Projesi'nin Güzergâhı

Türmen'e (2019) göre Kanal İstanbul Projesi savaş gemilerinin geçişi noktasında bir yasaklama veya kısıtlama getirmezse bu durum, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin tartışılmasını hatta iptalini gündeme getirebilir. Çünkü uluslararası hukuk anlayışı gereğince koşullarda değişiklik söz konusu olduğunda ilgili sözleşme tartışılmaya açık hale gelebilmektedir Böyle bir durumda gerek Karadeniz'e kıyıdaş devletler, gerek Karadeniz'e kıyısı bulunmayan devletler, Montrö'nün savaş gemilerine getirdiği sınırlamalara tabi olmadan Boğazlardan geçme olanağına kavuşacaktır.

Hukuki olarak bir diğer konu da Türkiye'nin gemileri Kanal İstanbul'a yönlendirme yetkisinin olup olmadığıdır. Kanal İstanbul Projesi'nin temel amacının İstanbul Boğazı'ndaki trafiği azaltmak ve ek gelir sağlamak olduğu ifade edilmektedir. Bununla birlikte Türkiye'nin gemilerin kanaldan geçmesini dayatmak gibi hak ve yetkisi bulunmamaktadır. Şayet gemiler haddinden fazla bekletilirse veya bu tarz bir dayatma güdülürse devletler, Montrö sözleşmesini feshetmeye çalışabilir (Hacaloğlu, 2020; Yücel, 2019).

Uluslararası İlişkiler ve Çoklu Güvenlik Boyutunda Türk Boğazları ve Kanal İstanbul

Dünya ticaretinin %80'i deniz taşımacılığı ile gerçekleşmektedir. Bu taşımada önemli geçiş yolları boğazlar ve kanallardır. Deniz ticaretinin diğer yıllara göre artışından dolayı boğaz ve kanalların önemi de artış göstermektedir. ABD Enerji Bilgilendirme Dairesi'nin raporuna göre Türk Boğazları, genişlikleri ve petrol haricinde gemi geçişleri temel alındığında en yoğun trafiğe sahip boğum olarak kabul edilmektedir (Çınar, 2017: 24-25). İstanbul ve Çanakkale boğazlarının

stratejik önemi, taşıdığı ekonomik değerler yanında savunma yönünden Karadeniz, Ege Denizi dolayısıyla Akdeniz'in kilit noktalarında bulunmasından ileri gelmektedir (Sevgi, 1988: 239; Örenç, 2011: 46).

Bu sebeple Asya ve Avrupa'nın ticari, siyasi, askeri ve diplomatik ilişkilerini etkilemesi bakımından boğazlar hayati öneme sahiptir (Bilsel, 1948: 6). Bu doğrultuda Türkiye, sahip olduğu İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Karadeniz, Ege, Akdeniz ve Ortadoğu bölgeleri üzerinde kontrol sağlayabilmekte, askeri ve ticari bir üstünlük taşımakta, ayrıca Türk Boğazları üzerinde mutlak egemenliğe sahip Türkiye, Karadeniz'in anahtarını elinde bulundurmaktadır (Tezsever, 1999: 76; Tarakçı, 2014: 168).



Sonuç olarak Türk Boğazları, uluslararası ilişkiler bağlamında büyük önem taşımaktadır. Söz konusu statünün değişmesi Türkiye için telafisi zor problemler doğuracaktır.

Çoklu güvenlik boyutuna geçmeden önce söz konusu kavramın açıklanması yerinde olacaktır. Soğuk Savaş sonrası küreselleşen sistem tehditlerin genişlemesine ve derinleşmesine sebebiyet vermiştir. Bu durum, güvenlik alanında Soğuk Savaş döneminin güvenlik anlayışının terk edilmeye başlanmasını ve bu çerçevede yeni bir güvenlik anlayışının doğmasını beraberinde getirmiştir (Karabulut, 2009: 2). Soğuk savaş dönemi koşullarında konvansiyonel güvenlik kavramı ulusal çıkarların korunmasına yönelik olarak askeri güvenliğin üzerine yoğunlaşmışken, çift kutuplu sistemin bitişi ile birlikte; çevre güvenliği, birey ve toplumların ekonomik güvenliği, artan etnik çatışmalar, kolektif kimliklerin güvenliği, uluslararasılaşan terörizm gibi parametreler, güvenlik gündeminin derinleşmesine ve genişlemesine neden olmuştur. Bu doğrultuda güvenlik; askeri, siyasi, ekonomik, sosyal ve çevresel güvenlik olarak sınıflandırılmıştır (Buzan vd., 1998).

Devletin askeri saldırı ve savunma kabiliyetleri ve diğer devletleri bu çerçevede algılayışı, askeri sevkiyat ve askeri harekât kapasitesi, askeri güvenlik kavramını oluşturur (Karaağaç, 2020: 8) Ekonomik güvenlik genel olarak bir devletin gücünü meydana getiren kaynaklara sorunsuz ulaşımını ve bu kaynakların tehditlerden bertaraf edilmesini kapsamaktadır (Karaağaç, 2020: 11). Çevresel güvenlik; çevresel bozulma, kaynakların tükenmesi, doğal afetler, kirlilik, çölleşme gibi tehdit türlerinin elimine edilmesini kapsamaktadır (Özel ve Dönmez, 2016: 263). Kanal İstanbul Projesi ile özellikle; askeri, ekonomik ve çevresel güvenlik sorunlarının yaşanabileceği ihtimali göz önüne alınarak bu kavramlar üzerinden akademik tartışmalara ve olası senaryolara yer verilmiştir.



Kanal İstanbul Projesi ile ilgili ortaya çıkabilecek en önemli sorunlardan biri Karadeniz'in güvenliği sorunudur. Montrö Sözleşmesi, Karadeniz'e kıyası olmayan devletlerin Boğazlardan geçecek savaş gemilerinin bazı türleri olan denizaltılarının, uçak gemilerinin ve belirli bir boyutu aşan su üstü savaş gemilerinin Boğazlardan geçişini yasaklamıştır. Bu devletlerin küçük savaş gemilerinin ise Karadeniz'e geçişlerine izin verilmiş olup, en fazla 21 gün kalabilecek ve bu gemiler 45 tonu aşmayacaktır şartı getirilmiştir. Bu kurallar Karadeniz'e kıyası olan devletlerin ve Türkiye'nin güvenliği amacıyla öngörülmüştür. Kanal İstanbul'un açılması durumunda da hem güvenlik hem de Sözleşme'nin tartışmaya açılmaması açısından savaş gemilerine yönelik bu kuralların hukuken devam etmesi gerekmektedir (Pazarıcı, 2011: 1).

ABD'nin Montrö Sözleşmesi'nin Karadeniz'e kıyası olmayan devletlerin savaş gemilerine getirdiği kısıtlamalardan memnun olmadığı bilinmektedir. ABD, 1982 tarihli Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin getirdiği transit geçiş rejiminin serbestliğini Türk Boğazlarında da maksimum şekilde kullanmak ve Karadeniz'de uçak gemileri ile nükleer denizaltıları da dâhil olmak üzere, hiçbir sınırlamaya tâbi olmadan, devamlı olarak konuşlanmak istemektedir. ABD, bölgedeki gücünü ve etkinliğini artırmak için bu yeni kanala ihtiyaç duymaktadır (Popescu, 2015: 241).

ABD'nin bu çıkarları doğrultusunda Sözleşme'nin değiştirilmesi yönünde daha etkili girişimlerde bulunması ihtimali karşısında Türkiye'nin her zaman hazırlıklı olması gerekmektedir (Şener, 2015: 12). Montrö Sözleşmesi'nin tartışılması durumunda Türkiye'nin güvenliği ve Boğazlar üzerindeki egemenliği açısından kazanımlar 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 (Ece, 2013). ABD gibi Rusya da özellikle denizaltılara getirilen, gündüz su yüzünden geçme, Karadeniz'de denizaltı üssü kuramama gibi sınırlamalardan rahatsızlık duymaktadır. Kanal sayesinde Rusya da söz konusu sınırlamalardan kurtulacaktır.

Sonuç olarak Kanal İstanbul'un savaş gemilerince kullanılması olumsuz sonuçlar doğuracak, Türkiye bugün sahip olduğu Boğazları kontrol etme yetkisinden yoksun kalacaktır (Türmen, 2019). Türkiye, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Karadeniz'in güvenliği doğrultusunda savaş gemilerinin geçişi için koyduğu kuralları, Kanal İstanbul içinde benimsemesi gerekecektir

(Pazarcı, 2011: 1-2). Dolayısıyla, Kanal İstanbul Projesi, Türk yasalarına bağlıdır diyerek Karadeniz'i kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemilerine açacak bir düzenlemeye gidilmesi, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne aykırı bir durum doğuracağı gibi, Rusya ve Kafkasya ülkelerinin güvenliğine de zarar verecektir (Akkaya, 2015: 250).

Bu sorunların önüne geçebilmek için Kanal İstanbul Projesi gerçekleştirildiğinde kanalın Türkiye tarafından sadece ticaret gemilerine açılması gerektiği ve savaş gemilerinin Karadeniz'e kıyısı olan ve olmayan devletler için Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin hükümlerine göre Boğazlardan geçişinin devam edileceğinin bildirilmesi uygun olacaktır (Zenginkuzucu ve Çintan, 2019: 75-76). Fakat bu konuda bazı soru işaretleri bulunmaktadır. Örneğin, Karadeniz'den Ege'ye geçmek isteyen bir ticaret ve savaş gemisi kanaldan geçerek yani ücret ödeyerek Marmara Denizi'ne girerse Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'ndaki seyri hangi hukuki rejime dâhil olacaktır? Bu konu savaş gemileri için çok daha karmaşık daha da hassastır. Karadeniz'e kıyısı olmayan bir devletin savaş gemisi kanal İstanbul'dan geçerek Karadeniz'e açılmak istediğinde hangi hukuki rejim uygulanacaktır? Bu soruların cevapları bilinmiyor (Hacaloğlu, 2020).

Kanal projesinin Türkiye'nin askeri güvenliğine de etkisi olacağı aşikârdır. Genelkurmay 26. Başkanı Orgeneral İlker Başbuğ'a göre Kanal İstanbul, Trakya bölgesini ikiye bölmektedir. Bu durum olası bir savunma veya savaş durumunda Trakya'yı en ileride savunacak birlikleri olumsuz etkileyecektir. Anadolu'dan veya Kanal'ın doğusundan gelecek askeri lojistik akışların ve takviye kuvvetlerin Trakya'ya intikali zorlaşacaktır. Bu durumda düşman ilk önce oraları tahrip ederek lojistik akışı engelleyebilecektir (Sözcü, 2019b).



Diğer yandan kanal projesi gerçekleşirse bölgede çevreye verilebilecek zararın geri dönüşü mümkün olmayacaktır. Örneğin, söz konusu kanal projesinin, her iki tarafındaki deniz akımı ve deniz sıcaklığını etkilemesi mümkündür. (Tütüncü, 2017). İstanbul'un su havzalarının ve ormanlarının kuzeyde olmasından dolayı İstanbul'un kuzeye doğru büyümesi sakıncalıdır, bu nedenle İstanbul'un kuzeyine doğru yeni yerleşim bölgelerinin açılması bu anlamda risk teşkil etmektedir (Akkaya, 2015). Projenin hayata geçmesi durumunda deniz canlılarının, su havzalarının, verimli tarım alanlarının ve ormanların ciddi şekilde olumsuz etkilenecek olması bir diğer çevre problemidir. Akademik çevre ve uzmanlar projenin hayata geçirilmesi durumunda İstanbul'un yaşam kaynaklarına zarar vereceği konusunda uyarıda bulunmaktadır. Ayrıca proje ile açılan 25-30 metrelik kanal, Istranca Dağları'ndan beslenen yer altı sularını kesecektir, bu durum İstanbul'un yer altı sularını olumsuz etkileyecek, Karadeniz'in tuzlanma sürecini daha da hızlandıracaktır. Dolayısıyla bölge, denizden ormanlara, bitkilerden tarım arazilerine kadar ciddi bir çevre tehlikesi ile karşı karşıya kalacaktır (Dur vd., 2019).

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin 10 Ocak 2020 tarihinde düzenlediği Kanal İstanbul Çalıştayı da yukarıdaki çevresel sorunları içeren bazı sayısal verilere ışık tutmaktadır. Kanal İstanbul Projesi, altyapı ve ulaşım sorununun olduğu mega kent İstanbul'a 1 milyon 200 bin ek nüfus ve 3,4 milyon yeni yolcu getirecektir. Yeşil alan kıtlığına ek olarak 300 bin ağaç kesilecek ve insani güvenlik boyutunda 150 milyon metrekare tarım ve mera alanı, ayrıca 33 milyon metreküplük içme suyu miktarı kaybedilecektir (İBB, 2020a; İBB, 2020b).

Ayrıca Eğilmez'e (2020) göre Türkiye, Kanal İstanbul'dan ciddi bir geçiş ücreti geliri elde edemeyecektir. Türkiye'nin elde edeceği en temel gelir Kanal çevresinde yerleşime açılacak yerlere yapılacak konutlar üzerinden olacaktır. Buradaki yeni yerleşimlerin ilk bakışta ekonomiye bir katkısı olacak gibi görünse de projenin yaratacağı çevre ve iklim sorunları ve İstanbul trafiğine yapacağı olumsuz etkiler dikkate alındığında o katkının bu kayıpları karşılaması mümkün görünmemektedir. Bununla birlikte Türkiye, Kanal İstanbul'u Yap-İşlet-Devret modeliyle yaptırırsa bu kanaldan yeterli geliri elde edemeyeceği için Hazine garantisi adı altında bütçeden, sürekli para ödemek zorunda kalacaktır. Bu da kanaldan hiçbir yarar elde edemeyecek olan milyonlarca kişinin vergisinin buraya harcanması anlamına gelecektir. (Eğilmez, 2020).



Sonuç

Yapımı planlanan Kanal İstanbul Projesi Türkiye'nin iç hukukunu ve iç meselesini ilgilendiren bir projedir. Dolayısıyla Kanal İstanbul'un geçiş rejimi ve kuralları Türkiye Cumhuriyeti tarafından belirlenir. Bu konuda uluslararası hukuk ve Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne göre, kanalın açılmasını yasaklayan, engelleyen bir hüküm bulunmamaktadır. Bununla birlikte Türkiye yapılması planlanan kanaldan ticaret gemilerinin geçişi için ücret talep edebilir, geçişi cazip hale getirebilir ancak gemileri İstanbul Boğazı yerine kanaldan geçmeye zorlayamaz. Başka bir ifadeyle ticaret gemilerinin İstanbul Boğazı'ndan geçmesini yasaklayamaz.

Kanal İstanbul Projesi, avantajları olduğu gibi çeşitli dezavantajları da bünyesinde barındırmaktadır. En önemli dezavantaj, Türkiye'nin ve Karadeniz'in güvenliğini sağlayan Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin tartışmaya açılmasıdır. Uluslararası hukuk teamülleri gereğince koşullarda değişiklik söz konusu olduğunda ilgili antlaşma veya sözleşme tartışılmaya-güncellenmeye açık hale gelebilmektedir. Kanal İstanbul'un koşullarda değişiklik yarattığı söylemi ile Montrö Sözleşmesinde imzası bulunan devletler yeni bir sistem, yeni bir konferans mottosu ile yola çıkabilir, bu durumda Türkiye'nin boğazlar üzerindeki sui generis egemenliği ve Karadeniz'in güvenliği zedelenebilir. Ayrıca Trakya'nın yani Türkiye'nin Batı bölgesinin savunması zorlaşabilir. Çünkü Kanal İstanbul'un geçeceği güzergâh incelendiğinde Trakya'nın ikiye bölüneceği ve asma köprüler vasıtası ile kara ulaşımının gerçekleşeceği görülmektedir.

Trakya bölgesinde konuşlanmak ve olası bir savaşta askeri lojistik ve sevkiyat sağlamak bu durumda çok zorlaşacaktır.

Uluslararası ve bölgesel güvenlik açıklarının dışında insani ve çevresel boyutlarda büyük problemlerinin olabileceği de uzmanlar ve akademisyenler tarafından dile getirilmektedir. Örneğin, 16 milyon nüfuslu bir mega kente 1 milyonun üzerinde nüfus çekecek yeni bir kent projesi oluşturmak; trafikte, hava kirliliğinde, katı atıklarda büyük bir artışa yol açacak, İstanbul'un sınırlı su kaynakları yetersiz hale gelecektir. Kanal İstanbul ile bölgedeki 134 milyon metrekare tarım alanı yok edilecek ve bu alanlar 83 milyon metrekare gelişme alanı olarak yapılaşmaya açılacaktır. Tarımsal ürünlerin kaybı sadece geçimini tarım faaliyetlerinden sağlayanları değil tüm İstanbulluları olumsuz etkileyecektir (İBB, 2020b; İBB, 2020c)

Kanal İstanbul Projesi, İstanbul'un 1,5 milyonluk nüfusuna su sağlama kapasitesine sahip Sazlıdere Barajı'nı tamamen yok edecek şekilde tasarlanmıştır. Ayrıca Terkos Gölü'nün güneydoğu su toplama havzası da yok olacak ve Terkos Gölü tuzlanma tehlikesiyle karşı karşıya kalacaktır. Ayrıca Kanal İstanbul projesi ile söz konusu bölge on yıllar boyunca bir hafriyat ve inşaat sahası olacaktır. Bu, İstanbul için daha fazla demir çelik, daha fazla çimento, beton ve asfalt, daha fazla iş makinesi ve hafriyat kamyonu ve dolayısıyla daha fazla fosil yakıt ve sera gazı salımı anlamına gelecektir. Bununla birlikte Kanal Projesi'nin olası bir depremde önemli yıkımlara neden olacağı öngörülmektedir. Özellikle Büyükçekmece-Küçükçekmece arasındaki heyelan riski oldukça yüksek bölgede zaten sığ ve dar olan kanalın heyelanlarla tahrip edilmesine ve tıkanmasına yol açabilecektir (İBB, 2020c).

Kaynakça

- Akkaya, M. A., (2015), "Kanal İstanbul Projesi Karadeniz Kıyısındaki Devletlerle Olan İlişkilerimize Etkisi ve Montrö Sözleşmesi", OÜSBAD, Cilt:5, Sayı:12, ss.242-262.
- Bilgin, P., (2010), "Güvenlik Çalışmalarında Yeni Açılımlar: Yeni Güvenlik Çalışmaları", *Stratejik Araştırmalar*, Cilt:8, Sayı:14, ss.30-53.
- Bilsel, C., (1948), *Türk Boğazları*, İstanbul: İsmail Akgün Matbaası.
- Buzan, B., Waever, O., Wilde, J., (1998), *Security: A New Framework for Analysis*, Londra: Lynne Rienner Publishers.
- Çınar, M., (2017), "Kanal İstanbul'un Uluslararası Hukuk Bağlamında Değerlendirilmesi", *Uluslararası Afro-Avrasya Araştırmaları Dergisi*, Sayı:3, ss.20-34.
- Doğru, S., (2013), "Türk Boğazları'nın Hukuki Statüsü: Sevr ve Lozan'dan Montrö'ye Geçiş", *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt:15, Sayı:2, ss.123-169.
- Dur, O., Aksünger, S., Erol, A., (2019), "Kanal İstanbul Projesi'nin Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne Etkisi", 05.10.2019, <https://icil.org.tr/kanal-istanbul-projesinin-montreux-bogazlar-sozlesmesine-etkisi> (Erişim 04.09.2020).
- Ece, J. N., (2013), "Montreux Boğazlar Konferansı Tutanaklarından Tarihe Düşen Notlar ve Kanal İstanbul", *ORSAM*, 20.05.2013, <https://orsam.org.tr/tr/montreux-bogazlar-konferansi-tutanaklarindan-tarihe-dusen-notlar-ve-kanal-istanbul> (Erişim 03.09.2020).

- Eğilmez, M., (2020), Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve Kanal İstanbul, *T24*, 02.01.2020, <https://t24.com.tr/haber/mahfi-egilmez-yazdi-montro-bogazlar-sozlesmesi-ve-kanal-istanbul,854477> (Erişim 03.09.2020).
- Gönül, Ö. ve Karaağaç, Y., (2020), “Türk Boğazlarının Geçiş Rejimi ve Ege Denizi’nin Statüsü”, H. Çomak, B. Ş. Şeker ve D. Ioannides (Ed.), içinde *Ege Jeopolitiği*, Ankara: Nobel.
- Güneş, Ş., (2007), “Türk Boğazları”, *ODTÜ Geliştirme Dergisi*, Sayı:34, ss.217-250.
- Hacaloğlu, H., (2020), “Kanal İstanbul Montrö Sözleşmesi’ni Tehdit Ediyor mu?”, *Voice of America*, 10.01.2020, <https://www.amerikaninsesi.com/a/kanal-istanbul-montro-sozlesmesini-tehdit-ediyor-mu/5240735.html> (Erişim 04.09.2020).
- İBB, (2020a), “Kanal İstanbul Çalıştayı”, *İstanbul Büyükşehir Belediyesi*, 10.01.2020, https://kanal.istanbul/wp-content/uploads/2020/06/KanalIstanbulCalistayi_Dijital.pdf (Erişim 11.09.2020).
- İBB, (2020b), “Söylenen-Gerçekler”, *İstanbul Büyükşehir Belediyesi*, <https://kanal.istanbul/wp-content/uploads/2020/02/SoYLENEN-GERCEKLER.pdf> (Erişim 11.09.2020).
- İBB, (2020c), “25 Soruda Kanal İstanbul”, *İstanbul Büyükşehir Belediyesi*, 25.07.2020, <https://kanal.istanbul/wp-content/uploads/2020/07/25-Soruda-Kanal-istanbul-8-LR.pdf> (Erişim 11.09.2020).
- Karaağaç, Y., (2020), “Küresel Terör ve 21. Yüzyılda Güvenlik Politikaları”, H. Acar (ed.), içinde *Küresel Terör ve Güvenlik Politikaları*, Ankara: Nobel, ss.1-19.
- Karabulut, B., (2009), “Küreselleşme Sürecinde Güvenlik Alanında Değişimler: Karadeniz’in Güvenliğini Yeniden Düşünmek”, *Karadeniz Araştırmaları*, Cilt:6, Sayı:23, ss.1-11.
- Karlıkl, Y., (2017), “80. Yıldönümünde Montrö Boğazlar Sözleşmesi’ni Yeniden Düşünmek”, *Public and International Law Bulletin*, Vol:37, Issue:1, ss.29-49.
- Montrö Boğazlar Sözleşmesi (1936), “Montreux Boğazlar Sözleşmesi”, http://sam.baskent.edu.tr/belge/Montro_TR.pdf (Erişim 04.09.2020).
- Öğüt, S., (2014), “Kanal İstanbul Projesi’nin Uluslararası Hukuk Açısından Değerlendirilmesi”, *Uluslararası Hukuk ve Politika*, Cilt:10, Sayı:38, ss. 119-153.
- Örenç, A. F., (2011), “Boğazlar ve Ege Adaları”, N. J. Ece (der.), içinde *Türk Boğazları*, İstanbul: Engin Yayıncılık.
- Özel, M., Dönmez, D., (2016), “Toplum Sözleşmecilerinden 11 Eylül’e Güvenlik Anlayışındaki Değişim”, *Türk İdare Dergisi*, Sayı:482, ss.239-282.
- Özersay, K., (1999), *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi*, Ankara: Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları.
- Pazarcı, H., (2011), “Çılgınlığın Olası Etkileri”, *Yeni Yaklaşımlar*, 04.05.2011, <http://www.yeniyaklasimler.org/?d=739> (Erişim 04.09.2020).
- Popescu, D., (2015), “The Straits-Between Geopolitical Best Card and Bone of Contention in The Turkish-Russian Relations”, *Romanian Journal of History and International Studies*, Vol:II, No:2, ss.233-244

- Sevgi, C., (1988), "Jeopolitik ve Jeostratejinin Tarihsel Gelişimi Açısından Türkiye'nin Stratejik Konumu", *Ege Coğrafya Dergisi*, Cilt:4, Sayı:1, ss.214-249
- Sözcü, (2019a), "Kanal İstanbul nereye yapılacak? Kanal İstanbul güzzerhahı ve geçeceği yerler...", 23.12.2019, <https://www.sozcu.com.tr/2019/gundem/kanal-istanbul-nereye-yapilacak-kanal-istanbul-guzzerhahi-ve-gececegi-yerler-5525906> (Erişim 08.09.2020).
- Sözcü, (2019b), "İlker Başbuğ: Kanal İstanbul olursa Trakya ikiye bölünüyor", 20.12.2019, <https://www.sozcu.com.tr/2019/gundem/ilker-basbug-kanal-istanbul-olursa-trakya-ikiye-bolunuyor-5519927> (11.09.2020).
- Şener, B. (2014), "Türk Boğazları'nın Geçiş Rejiminin Tarihi Gelişimi ve Hukuki Statüsü", *Tarih Okulu Dergisi*, Yıl:7, Sayı: XVII, ss.467-493.
- Şener, B., (2015), "Kanal İstanbul: Karadeniz'de Jeopolitik Çılgınlık'ın İzdüşümleri", *21. Yüzyıl*, Sayı: 74.
- Tarakçı, N., (2014), *Türkiye Merkezli Jeopolitik Analizler*, İstanbul: TASAM Yayınları.
- Tezsever, S., (1999), *Milli Güvenliğimiz İçinde İstihbarat*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Basımevi.
- Türmen, R., (2019), Kanal İstanbul ve Montrö Sözleşmesi, *T24*, 18.12.2019, <https://t24.com.tr/yazarlar/riza-turmen/kanal-istanbul-ve-montro-sozlesmesi,24880> (Erişim 03.09.2020).
- Tütüncü, A. N., (2017), "Montrö Sözleşmesi ve Kanal İstanbul", *Public and Private International Law Bulletin*, Vol:37, No:1, ss.113-123.
- Yücel, K., (2019), "Montrö Uzmanı: Kanal İstanbul Öngörülemez Problemlere Yol Açar", *Diken*, 31.12.2019, <http://www.diken.com.tr/montro-uzmani-kanal-istanbul-ongorulemez-problemlere-yol-acar> (Erişim 03.09.2020).
- Zenginkuzucu, D. M. ve Çintan, A., (2019), "Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Statüsünün Güncel Gelişmeler ve Kanal İstanbul Projesi Bağlamında Değerlendirilmesi", *Uluslararası Hukuk ve Sosyal Bilim Araştırmaları Dergisi*, Cilt:1, Sayı:2, ss.67-79.