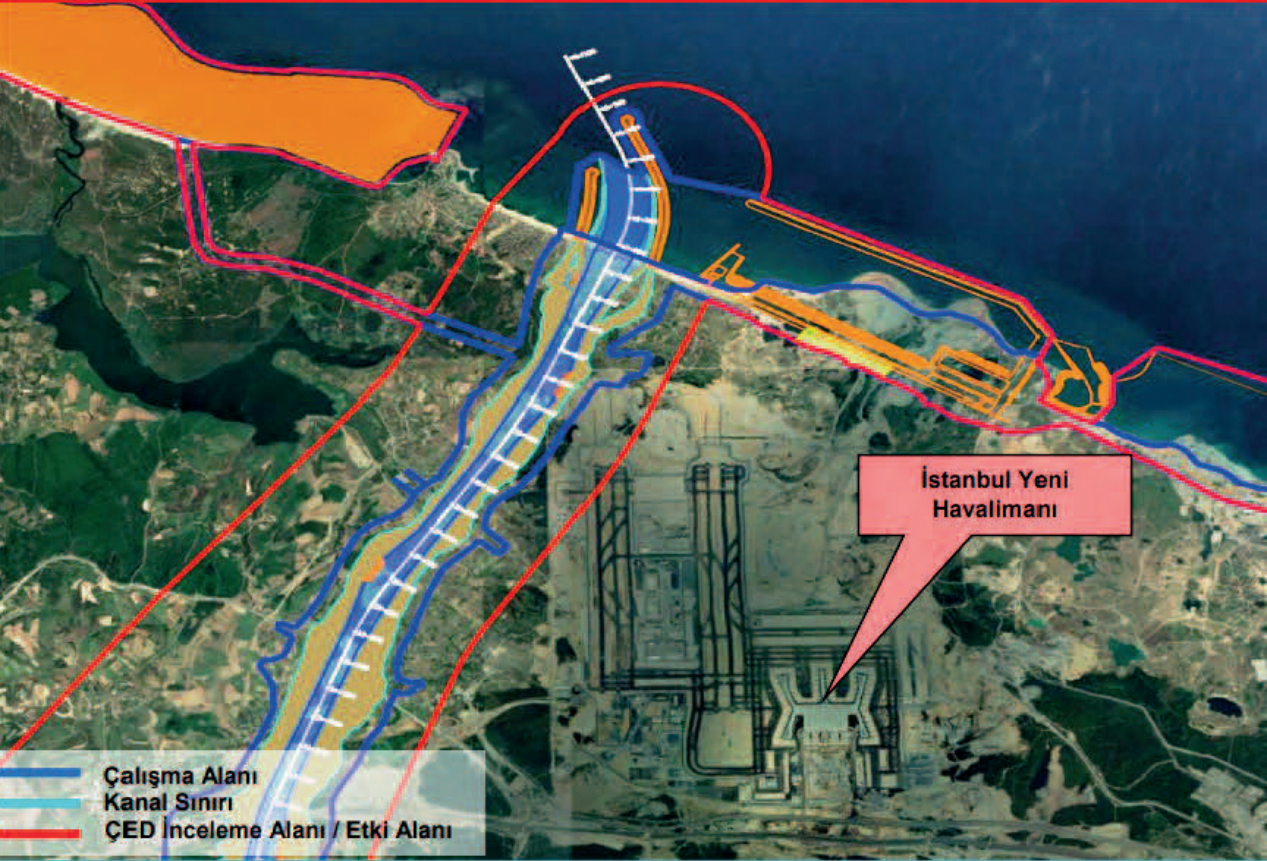


KANAL İSTANBUL'UN ÇEVRESEL ve HUKUKİ ETKİLERİ (MONTREUX SÖZLEŞMESİ)

İSTANBUL BAROSU
ÇEVRE, KENT ve İMAR HUKUKU KOMİSYONU
ve CUMHURİYET ARAŞTIRMALARI MERKEZİ (CUMER)



İSTANBUL BAROSU
ÇEVRE, KENT VE İMAR HUKUKU KOMİSYONU
VE CUMHURİYET ARAŞTIRMALARI MERKEZİ (CUMER)

**KANAL İSTANBUL'UN
ÇEVRESEL VE
HUKUKİ ETKİLERİ
(MONTREUX SÖZLEŞMESİ)**

10 MAYIS 2019
İSTANBUL BAROSU KONFERANS SALONU



Genel Yayın Sıra No

XXXXXX

Yayıncı Sertifika No: 12457

Yayına Hazırlayanlar

Çevre, Kent ve İmar Hukuku Komisyonu

ve

Cumhuriyet Araştırmaları Merkezi (CUMER)

İstanbul Barosu Yayınları

İstiklal Cad. Orhan Adli Apaydın Sok. No: 2 Beyoğlu-İst.

Tel: (0212) 393 07 00 Faks: (0212) 293 89 60

www.istanbulbarosu.org.tr

Tasarım / Uygulama / Baskı

Ege Reklam ve Basım Sanatları San. Tic. Ltd. Şti.

Esatpaşa Mah. Ziyapaşa Cad. No: 4 / 1

347047 Ataşehir-İstanbul

Tel: (0216) 470 44 70 / Faks: (0216) 472 84 05

www.egebasim.com.tr

Birinci Basım: Şubat 2020

Bu kitap İstanbul Barosu Yönetim Kurulu Kararı ile bin adet basılmıştır.

İÇİNDEKİLER

Giriş5

I. OTURUM

Kanal İstanbul'un Tarihçesi

Av. Alev Seher TUNA9

Kanal İstanbul, Batı İstanbul Adası ve Jeopolitik Riskler

Cem GÜRDENİZ 15

Deprem ve Kanal İstanbul

Prof. Naci GÖRÜR23

Prof. Dr. Cemal SAYDAM33

Karadeniz – Marmara Denizi Kanalı'nın (İstanbul Kanalı)

Yakın Çevresine Yapacağı Etkiler Hakkında Ekolojik Değerlendirmeler

Prof. Dr. Doğan KANTARCI49

SORU - YANIT93

II. OTURUM

Av. Nuri ÖZER 111

Montrö Sözleşmesi ve Hukuki Durum

Prof. Dr. Ayşe Nur TÛTÛNCÛ 115

Doç. Dr. Sevim BUDAK 123

Doç. Dr. Pelin PINAR GİRİTLİOĞLU 137

Saim OĞUZÛLGEN 147

SORU-YANIT 161

Montreux Boğazlar Sözleşmesi Boğazlar Tüzüğü

1994 Kılavuzluk ve Romörkörlük Hiz. Değ. Yönetmeliği 171

EKLER 205

İSTANBUL BAROSU
ÇEVRE, KENT ve İMAR HUKUKU KOMİSYONU
ve CUMHURİYET ARAŞTIRMALARI MERKEZİ (CUMER)
KANAL İSTANBUL'UN ÇEVRESEL ve HUKUKİ ETKİLERİ
(MONTREUX SÖZLEŞMESİ)

10 Mayıs 2019
İstanbul Barosu Konferans Salonu

Av. FİLİZ KARAMAN - Değerli konuklar, İstanbul Barosu Çevre ve Kent Hukuku Komisyonu'yla yine İstanbul Barosu Cumhuriyet Araştırmaları Merkezinin ortaklaşa düzenlediği ve kamuoyuna çığgın bir proje olarak lanse edilen “Kanal İstanbul'un Çevresel ve Hukuki Etkileri ve Montreux Sözleşmesi” konulu Konferansımıza hoş geldiniz.

İstanbul Barosu yurttaşları doğrudan etkileyen her konuda aydın sorumluluğuyla, hukukçu kimliğiyle tarihe not düşmeye devam ediyor. Bu tür konferanslar düzenleyerek toplumda yara açan her alanda öncülük ediyor hukukçular ve bugün aramızda sadece hukukçular yok, çok değerli hocalarımız Kanal İstanbul'un ülkemize getireceği sorunları tartışacaklar, bizleri bilgilendirecekler.

İki merkezin bu konferansı düzenlemesinin çok önemli bir nedeni var, stratejik bir nedeni var bize göre: Hem Çevre ve Kent Hukuku Komisyonu bakımından inceleyeceğiz, onun ilgi alanında konuları tartışacağız, hem de Cumhuriyet Araştırmaları Merkezinin konusu olan alanda bugün bu konuları konuşacağız.

Egemenlik meselesi bizim için çok önemli, biz hukukçular için çok önemli, Türkiye'nin her sorununun aslında ucunda bir bağımsızlık meselesine dayandığını günler geçtikçe anlıyoruz. Biz bunu havalimanı yapılırken de söyledik. 3. Havalimanı inşası sırasında dedik ki: “İnsanlar Atatürk Havalimanından bir memleketten bir memlekete uçarken pilot onlara siz şu anda hava 35 derece ulaşacağımız yerde işte hava koşulları bu, günlük güneşlik derken aslında hangi havalimanına indiğinde bir uygar ülkeye mi iniyor, başka bir yere mi iniyor, bunu gösteriyordu” Atatürk Havalimanı adını duyan her yolcu diyordu ki: “Ben uygarlığa iniyorum, cumhuriyetin bir kazanımına iniyorum” 3. Havalimanına karşı çıkarken de İstanbul Barosu dedi ki: “İnsanlar geriye gitmesin,

çevresel etkileri düşünölsün, sadece bu bir havalimanını bir yerden bir yere taşımak değil” Aynı kaygılarla Kanal İstanbul için de böyle söyledi.

Oraya açılmış bir su yolu değil, sadece herhangi bir yerine, memleketin ortasından bir kanal geçirmeniz değil, aynı zamanda bütün uluslararası sözleşmeleri altüst edecek, boğazı çok etkileyecek, İstanbul Boğazını, doğal su yolunuzu çok etkileyecek ve Türkiye'nin egemenlik meselesini çok etkileyecek bir husus olduğunu hep vurguladık.

Bunları daha önce de yaptık, ama bugünün bir özelliği var. Bugün her ikisini birden konuşacağız ve çok değerli konuklarımızla konuşacağız. Çok da zamanınızı almamak için hepinize hoş geldiniz diyorum. İstanbul Barosunun bundan sonraki bu etkinliği bundan sonraki zamanlarda kitaplaştırılacak ve bu konferansın notlarına kitaplarını da alarak ulaşabileceğinizi şimdiden duyurmak istiyorum. Hepiniz hoş geldiniz tekrar, iyi bir çalışma olmasını diliyorum ve Av. Alev Seher Tuna'yı kürsüye davet ediyorum, buyurun efendim.

Av. ALEV SEHER TUNA

İstanbul Barosu Çevre, Kent ve İmar Komisyonu Başkanı

Değerli Katılımcılar ve konuklar bu önemli etkinlik için İstanbul Barosu'na hoşgeldiniz. Hepinizi Saygıyla selamlıyorum.

İstanbul Türkiye'nin değil, dünyanın çok önemli, çok stratejik noktasına kurulmuş bir şehir. İki kıtayı birleştiren Asya ve Avrupa yakasında kurulmuş, dünyadaki tek şehir. Son zamanlarda Avrasya adıyla anılan ve finans, lojistik, turizm, inşaat alanlarında çok gözde ve cazibe merkezi haline getirilmiş bir şehir.

Tabii bu nedenle de çok fazla hem kentsel, hem altyapı çalışmaları yapıyor, büyük projeler üretiliyor, tamamen ekonomik anlamlar yüklenerek yapılıyor bu nedenle de bunlar yapılırken ayrıca göz önünde bulundurulması gereken çevresel ve kentsel diğer herhangi etkenler ve sorunlar düşünülmeden yapılıyor.

Bu projelerden birisi de Çılgın Proje denilen Kanal İstanbul Projesidir.

Karadeniz ile Marmara Denizi arasında yapılması öngörülen kanal projesinin getirisi ile yapacağı tahribat ve bu tahribatın ekolojik, ekonomik ,hukuki ve sosyal boyutlarının bilimsel ve teknik düzeyde tartışılacağı bu etkinliğin 1.sini 10 Haziran 2015, de İstanbul Adalet Sarayı Konferans Salonu'nda gerçekleştirdik.

Bu 4 yıllık süre içinde proje ile ilgili çalışmalar devam ederek,

Kanal İstanbul projesinin yasal dayanağı için 2016 yılında imar kanununda değişiklik yapılarak, imar planı kararıyla yapay olarak oluşturulan ve deniz araçlarıyla ulaşımın sağlandığı su geçidi" SUYOLU kavramı da eklendi.

Mera kanununda da yapılan değişikliklerle kanal İstanbul'un üzerinde mera vasfındaki yerlerde doğrudan kullanılacak ve ayrı bir kamulaştırma gerek-meyecek.

Kanal İstanbul projesi için yapılan diğer bir hukuksal statü ise Türkiye ile Panama Cumhuriyeti arasında 27 Haziran 2016 tarihinde imzalanan Denizcilik Andlaşmasıdır.

Kanal İstanbul'un güzergahı kesinleşerek 26 mart 2018 "Kanal İstanbul" projesinin Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) bilgilendirme toplantısı bazı yurttaşların ve köy muhtarlarının toplantı salonuna alınmadığı Arnavutköy Belediyesi binasında gerçekleştirildi.

Çevre Hukuku'nun en temel ilkelerden biri İhtiyat İlkesi'dir. "Burada ispat yükünün, çevresel bozulmaya yol açabilecek faaliyete karşı çıkanlardan alınıp bu faaliyeti gerçekleştirmek isteyenlere, diğer bir deyişle çevresel kaynakları kullananlara yüklenmesi, yani yer değiştirmesi söz konusudur.

Bu yer değiştirme, hukuki sorumluluğun ortaya çıkması aşamasından çok önce, faaliyetin yapılıp yapılmamasının koşulu olarak kendini gösterir.

Çünkü bu önlemin kabul edildiği durumlarda, faaliyet ya da proje sahibi gerçekleştireceği faaliyetin çevresel açıdan önemli bir zarar yaratma riski taşımadığını ortaya koymakla yükümlüdür. Ancak bu taktirdedir ki faaliyette bulunmak için gereken izni alabilecektir." (Çevre Hukuku. Nükhet Turgut:1998, Sayfa 329)

Sunulan Kanal İstanbul projesinin çevresel açıdan önemli bir zarar yaratma riski taşımayacağı bilimsel olarak kanıtlanması mümkün değildir.

İhtiyat ilkesi gereğince de bu projeden vazgeçilmelidir.

1936 Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile belirlenen Türk Boğazlarından geçiş sistemi; konumuz olan Ulusal Suyolu projesiyle yeniden düzenlenmesi gündeme gelmiştir.

Tüm bu konuların uzmanları ile tartışılacağı Panelimizin verimli geçmesini diliyorum.

Saygılarımla

I. OTURUM

Oturum Başkanı

Av. ALEV SEHER TUNA

İstanbul Barosu Çevre, Kent ve İmar Komisyonu Başkanı

KANAL İSTANBUL'UN TARİHÇESİ

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

Kanal İstanbul projesini Osmanlı döneminde ilk ortaya çıkış noktası Kanuni Sultan dönemindedir. Fakat projenin yeri konusunda İstanbul'un Asya yakasında Sakarya Nehri'ni Sapanca Gölü'ne oradan da İzmit körfeziyle Marmara denizine bağlanması planlanmıştır.

Bu kanal için Sokullu Mehmet Paşa, Mimar Sinan'ı görevlendirmişti. Mimar Sinan İzmit körfezinde çalışmalara başlamış fakat İstanbul'a çağrılmasından dolayı yarıda kalmış ve isyanlar, savaşlar nedeniyle proje uygulanamamış.

1591'de, Üçüncü Murad zamanında Veziriazam Koca Sinan Paşa'nın emri ile yeniden gündeme geldi ve Keleş Çayı'nın Sapanca Gölü ne, Sapanca Gölü'nün de İzmit Körfezi'ne bağlanması için hazırlıklara girildi. Ama Sinan Paşa'nın muhalifleri projenin hayata geçmesi halinde Paşa'nın gücünün artabileceğinden endişe duyarak padişahı "Bu işin donanmaya harcanacak paraların kazılacak topraklara gömülmesinden başka bir işe yaramayacağına" inandırdılar ve proje durduruldu.

Dördüncü Mehmed, 1654'te bölgeye bir mühendis göndererek projeyi tekrar hayata geçirmek istedi. Fizibilite raporları da hazırladı ama raporlarda kanalın

geçeceği yerlerde çiftliklerin zarar göreceğinden endişe duyulduğu ifade edildiği için, Dördüncü Mehmed projeden vazgeçti.

1740'lı yıllarda bu defa Birinci Mahmud, Sapanca Gölü'nü İzmit Körfezi ile birleştirmeyi düşündü. Bu sayede Sapanca'daki ormanlardan sağlanan kereşelerin İstanbul'a daha rahat şekilde sevk edilebileceği düşünülüyordu. Bölge halkının karşı çıkması üzerine, bu projeden de vazgeçildi.

Daha sonra Üçüncü Mustafa 1759'da önce Sapanca Gölü ile İzmit Körfezi'ni, ardından da Sakarya Nehri ile Sapanca Gölü'nü birleştirme ye karar verdi. Projeler hazırlandı, hattâ kazılara bile başlandı ama topraktan su çıkması, kışın aniden bastırması ve bölgede emlak spekülasyonu yapıldığı şeklinde dedikoduların doğması üzerine çalışma durduruldu.

1813'te Bursa ve İzmit Valisi olan Hacı Ahmed Aziz Paşa bir proje hazırladı. Paşa'nın projesinin temelinde, Sapanca Gölü'nün Marmara ve Karadeniz ile birleştirilmesi halinde İstanbul'dan Beypazarı'na kadar uzanan bölgedeki ürünlerin çok daha rahat şekilde taşınması düşüncesi yatıyordu. Projeyi zamanın hükümdarı İkinci Mahmud da destekledi ve bölgeye çok sayıda mühendis gönderildi. Ancak, kazılara başlanacağı sırada Ahmed Aziz Paşa'nın birdenbire ölmesi üzerine bu proje de rafa kaldırıldı.

Abdülmecit ve Abdülaziz döneminde de proje ele alınmıştı. 1863 yılında Riter ve Hayri Bey görevlendirildi ancak Eflak ve Boğdan'da başlayan isyanlar sebebiyle kanal projesi durdurulmuştu.

Bundan sonra da kanalla ilgili herhangi bir karar alınmadı.

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

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

Hürriyet Gazetesi'nin 18 Ocak 1994 tarihli sayısının birinci sayfasında "Ecevit'ten mega proje" olarak verilen haberde, dönemin DSP Genel Başkanı Bülent

Ecevit, DSP İstanbul Büyükşehir Belediye Başkan adayı Necdet Özkan'la birlikte düzenlediği basın toplantısı hakkında bilgi veriliyor.

Ecevit bu toplantıda Karadeniz ve Marmara'nın bir kanalla birbirine bağlanması için mega bir proje geliştirdiklerini açıklarken, proje için büyük bir finansman gerekmediğini de belirtmişti.

1994 de İstanbul Büyükşehir Bel. Başkanı olan R.T. Erdoğan, 2011 yılında Başbakan olarak Kanal İstanbul Projesini gündeme getirmiştir.

İstanbul Kanalı ile Panama ve Süveyş Kanalları örneğinde olduğu gibi gemilerden elde edilebilecek geçiş ücretlerinin ekonomiye olumlu katkısının olacağı düşünülmektedir.

Mimari ve mühendislik açısından başarılı olacağı ve dünya çapında beğenilen yapıların kanal etrafında oluşturulmasının projeye milli kimlik kazandıracığı öngörülmektedir.

Kanal etrafında oluşturulacak adalar ve marinaların yurt içi ve yurt dışı deniz aktivitelerinin ilerlemesine katkı sağlayacağı ve bunların ekonomiye büyük etki yaratacağıdır.

(30.01.2019 tarihli güncelleme; Kanal İstanbul projesi Çevresel Etki Değerlendirme -ÇED- raporu İstanbul Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü'nün web sayfasında 23.12.2019 tarihinde halkın görüş ve önerilerine açıldığı duyurulmuş, 10 günlük itiraz süresi içinde 30 Aralık 2019 tarihinde İstanbul Barosu Başkanlığı olarak itiraz edilmiştir.

ÇED İtiraz süresi bitmeden 30 Aralık 2019 tarihinde İstanbul ili Avrupa Yakası Rezevr Yapı alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı değiştirilerek 30 gün süre ile İstanbul Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü ilan panosu ve internet sitesinde askıya çıkarılmıştır. Üst ölçekli plana sonradan işlenen proje ana plan kararlarıyla çelişmektedir.)

17 Ocak 2020 tarihinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından **5774 sayılı ÇED OLUMLU KARARI** verilmiştir.

İstanbul Barosu olarak ÇED OLUMLU KARARI'na süresinde **İPTAL Davası** açılacaktır.

1. Oturumda İlk konuşmacımız Emekli Oramiral Sayın Cem GÜRDENİZ, Kanal İstanbul ve Ülke Güvenliği konusunda bilgi aktaracak.

CEM GÜRDENİZ, *Emekli Oramiral*

- 24 Mart 1958 tarihinde İstanbul'da doğan Cem Gürdeniz, 1969 yılında Sarıyer Pertevniyal İlkokulu'nu bitirdikten sonra, ortaokula yatılı olarak Haydarpaşa Lisesi'nde devam etmiş, 1972 yılında Deniz Lisesi'ne kabul edilmiştir.
- 1979 yılında Deniz Harp Okulu Uluslararası İlişkiler Bölümü'nü bitirerek Deniz Teğmen rütbesiyle Donanma gemilerinde güverte subayı olarak görev almıştır. 1983-1985 yılları arasında ABD Naval Postgraduate School'da "İnsan Gücü, Personel ve Eğitim" alanında yüksek lisans eğitimini tamamlamış ve 1987 yılına kadar Deniz Kuvvetleri Komutanlığı-Ankarada görev yapmıştır.
- 1987-1989 yılları arasında Deniz Harp Akademisi öğrenimini tamamlayarak, Deniz Kurmay Yüzbaşı olarak TCG Gayret Muhribi Harekât Subayı olmuştur. Bu görevindeyken 1991 yılında Belçika'da NATO SHAPE Karargâhı'nda dış göreve seçilmiş, dış görevi esnasında Brüksel ULB (Université Libre Bruxelles)'de Uluslararası Politika dalında yüksek lisans yapmıştır.
- 1994-1995 yılları arasında TCG Yücestepe Muhribi İkinci Komutanlığı görevindeyken, TCG Gaziantep firkateynini ABD'den transfer etmek üzere Norfolk/ABD'de görevlendirilmiş, yaşanan uluslararası sıkıntılardan kaynaklanan transferdeki gecikmeler nedeniyle, 1996 yılında Türkiye'ye geri dönerek Donanma Komutanlığı Harekât Başkanlığı'nda görev yapmıştır. 1997 yılında ABD Charleston'da bulunan TCG Gaziantep'i İkinci Komutan olarak Türkiye'ye transfer etmiş, aynı gemiye 1998 yılında Komutan olmuştur.
- 1999 Ağustos ayına kadar devam eden gemi komutanlığı sonunda Deniz Kuvvetleri Komutanı Özel Sekreterliği'ne atanmış ve 2001 yılına kadar bu görevde kalmıştır. Daha sonra Ağustos 2002'ye kadar Deniz Kuvvetleri Plan Prensipler Başkanlığı Antlaşmalar Şube Müdürlüğü'nü, Ağustos 2003'e kadar Harp Filosu III. Muhrip Filotillası Komodorluğu görevini de ruhte etmiştir.
- 2003-2004 arasındaki Deniz Kuvvetleri Plan Prensipler Başkanlığı Strateji Daire Başkanlığı görevi esnasında 30 Ağustos 2004 tarihinde Tuğamiralliğe terfi etmiş, bu görevi 2005 yılına kadar sürdürmüştür. 2005-2007 yılları arasında icra ettiği Deniz Kuvvetleri Plan Prensipler Başkanlığı görevi sonunda Çıkarma Gemileri Komutanlığı'na, bu görevin sonunda 2008 yılında Tümamirallığe terfi ederek Mayın Filosu Komutanlığı'na getirilmiştir. 2009-2011 yılları arasında tekrar Deniz Kuvvetleri Plan Prensipler

ler Başkanlığı görevini yürütmüş, 11 Şubat 2011 tarihinde sözde Balyoz Davası'nda sahte delillerle tutuklanmış, 18 yıl hüküm giymiş, Anayasa Mahkemesi'nin 19 Haziran 2014 tarihindeki yeniden yargılama kararıyla özgürlüğüne kavuşmuş, 9 Haziran 2015 tarihinde beraat etmiştir.

- İngilizce ve Fransızca bilen Cem Gürdeniz *Deniz Kuvvetleri Dergisi'nde 1979-2005 arasında 22, Türk Deniz Kuvvetleri El Kitabı 2000, İngilizce/Türkçe ve Türkçe/İngilizce Deniz Terimleri Sözlüğü, Cumhuriyet Donanması (Prestij Kitabı), Açık Denizlere Doğru Deniz Kuvvetleri (Prestij Kitabı) ve Kırmızı Kedi Yayınevi'nden çıkan Hedefteki Donanma (2013), Amatör Denizciler İçin Acil Durum Seyri (2014), Mavi Uygarlık: Türkiye Denizcileşmelidir (2015), Çelik Gemiler Demir Bahriyeliler (2016) kitaplarının yazarıdır. Aydınlik gazetesinde, 2013'den bu yana "Mavi Vatan" başlıklı köşesinde, Yat dergisinde. Yeni Deniz Mecmuası'nda ve Marine Deals News dergisinde denizcilik yazıları yazmaktadır.*
- Halen Koç Üniversitesi Denizcilik Forumu Kurucu Direktörü olarak görev yapmaktadır. Rengin Gürdeniz'le evli olup Ülkem (Gürdeniz) Suntay ve Ege Gürdeniz'in babası, Bora Suntay'ın dedesidir. Gemi maketçisi, yelkençi ve yüzücüdür.

CEM GÜRDENİZ

Emekli Oramiral

KANAL İSTANBUL, BATI İSTANBUL ADASI VE JEOPOLİTİK RİSKLER

Kanal İstanbul Projesi başlangıçta iktidar partisi tarafından “**Çılgın Proje**” olarak nitelendirildi;

2013 yılının Nisan ayında proje için Yüksek Planlama Kurulu kararı çıkarıldı;

2018’in ilk haftalarında projenin başlaması için son aşamaya gelindiği ve güzergahı ilan edildi. Gerçekleştiği takdirde fiziki coğrafyamızı değiştiren proje ile Batı İstanbul artık ada oluyor.

Trakya ile doğrudan karasal irtibat kesiliyor. Batı İstanbul Adası tarif edilirken “**Asya ile Avrupa kıtaları arasındaki ada**” olarak tarif edilecek. Medyada yer alan açıklamalara e Kanal İstanbul’un güzergahı 5 alternatif arasından seçilerek göre resmileşti.

45,2 km.lik güzergah Küçükçekmece Gölü kıstağından başlayıp, Altınşehir ve Şahintepe’den geçerek, Sazlıdere Baraj Havzasını takip edecek ve Terkos Gölü’nün doğusunda Karadeniz’le buluşacak.

Ayrıca çıkan hafriyat kullanılarak Marmara Denizinde her biri Burgaz Ada yüzölçümünde 3 suni adacık ile Karadeniz Trakya’sında de kıyı dolgusu inşa edilecek.

65 milyar dolarlık proje, kanal dışında Marmara ve Karadeniz'e konteyner limanı inşasını da öngörüyor. Batı İstanbul Adası basından öğrendiğimiz bilgilere göre Trakya ile 6 köprü ile bağlantılı olacak. Ayrıca vahşi hayvanların geçmesi için de 6 köprü yapılacak.

Kanal İstanbul beş yıl sonra tamamlandığında Türkiye yepyeni bir jeopolitik gerçeklik ile kaşı karşıya kalacak. Önce demografik yapıya bakalım. Batı İstanbul adası 1600 km kare alan, 8 milyon nüfus yani kilometrekareye 5000 kişi ile yepyeni savunma ve güvenlik paradigmasını gerektiriyor.

Öncelikle belirtelim Batı İstanbul Adası Avrupa'nın en kalabalık; dünyanın da en yoğun nüfusa sahip adalarından birisi olacaktır. Ada devleti olan Singapur'da km kareye 4500 kişi düştüğünü hatırlatırsak, Batı İstanbul Adası'nın Singapur'u; ya da km kareye 2500 kişinin düştüğü Çin'e ait Macao adasını geçeceğini söyleyebiliriz. Batı İstanbul Adası, Avrupa kıtasına 6 köprü ile bağlanırken, Asya'ya halen mevcut üç köprü ve iki tünel ile bağlı olacak.

Bu denli yoğun nüfusun ihtiyaç duyduğu ulaşım, gıda, her nevi tüketim malı girişi çıkışı ile insan hayatını ilgilendiren her türlü hareket ana arterler olarak bu köprü ve tünelleri kullanacak.

Eğer kanal üzeri bağlantı hatları kesilirse adada yaşayan 8 milyon nüfusun Trakya kara coğrafyasına erişimi mümkün olamayacak. Aradaki 150 metre genişlik ve 25 metre derinlikteki dev su kanalı bu geçişi engelleyecek.

Ada için en yakın tehlike ve doğrudan ulusal güvenliğe etkileri olan “**deprem**” ve afetler düzleminde konuya yaklaşalım. Genişliği 150 metre ve yüksekliği 25 metre olan içi su, etrafı beton dolu bir hacmin, beklenen büyük Marmara depreminde deniz dibinde fay kırılmasıyla oluşacak enerjiden ne şekilde etkileneceği; bölgede yaratılan jeolojik değişikliğin bu kanal ve civarında oluşturulacak yerleşim birimleri üzerindeki olası etkisini biliyor muyuz?

Modellemesini bilim insanlarımız yaptılar mı? Bu kapsamda deprem sonrası oluşacak tsunami ve deniz yükselmesinin etkileri veya kanalın doğayı değiştiriyor olmasının yaratacağı jeolojik risklerin büyüklüğü ve tahmini sonuçları hakkında bilgimiz var mı?

Nihai güzergahın beş alternatif içinden seçildiği basında yer aldı. Bu seçimde deprem /tsunami riskleri ne kadar etkili oldu ? Batı İstanbul Adasında yaşayan 8 milyon insanın deprem sonrası hasar kontrol, acil müdahale, triaj, defin, beslenme, ulaşım, güvenlik ihtiyaçları modellendi mi?

Kriz Yönetim tatbikatı ile masa başında denendi mi? Sadece deprem değil, diğer doğal felaketler ya da Karadeniz'deki yakın komşularımız olan Romanya ve Bulgaristan'da mevcut nükleer reaktörlerde Fukushima ya da Çernobil benzeri bir patlama sonrası oluşacak nükleer serpinti durumunda 8 milyonun acil tahliyesi yapılabilecek mi?

ABD'de her yaz görmeye alıştığımız büyük bir disiplin ve hazırlık içinde yürütülen kasırga tahliyelerini düşünürsek halkımız bugüne kadar hiç görmediği bu tip durumlarda kontrol altında tutulabilir mi?

Bırakalım doğal felaketleri derbi maçlarında 30-40 bin kişinin hareketinde ana arterlerin nasıl tıkanırdığını düşünürsek Ada coğrafyasında bu tıkanıklığı nasıl aşacağız?

Denizin İstanbul ulaşımındaki payının düşüklüğünü düşünürsek bu açık nasıl kapanacak? İstanbul'un günlük ulaşımında deniz ulaştırmasının payı son derece düşüktür. (Günlük 13 milyon yolcu hareketinin sadece 350 bini denizden sağlanıyor.)

Kanal İstanbul Projesinin ve berberinde getireceği yeni Marmara adaları projesinin iç denizimiz olan Marmara'ya yaratacağı menfi etkiler bilim insanları tarafından çok yazıldı.

Özetle halen can çekişen Marmara Denizinin tabutuna son çivi çakılmış olacaktır. Bu kanalın Montreux Sözleşmesine etkileri ayrı bir yazı konusudur. Ancak çok ciddi **de facto** sonuçlara gebe olduğunu söyleyebiliriz. Zira söz konusu kanal, Montreux Sözleşmesinin temelini teşkil eden Türk Boğazları bölgesi tarifini fiilen bozmaktadır.

Bu proje ile Türkiye'nin sanayi, finans, ulaştırma ile turizm başta olmak üzere hizmet sektörünün, kısacası ekonomisinin Amiral Gemisi olan Batı İstanbul Adası 8 milyon nüfusu ile Türkiye'nin jeopolitik hassasiyet noktası haline gelecektir. Gelecekte yaşanacak büyük bir kriz veya savaşta her yönden iç hatlar konumunda kalma riski çok yüksek olan 1600 km karelik bu adanın geleceği, sadece İstanbul'u değil, tüm Türkiye'yi etkileyecektir. Balkan ve Çanakkale Savaşlarındaki acı tecrübelerimizi unutmamak gerekir.

Kısacası proje sadece kentleşme, tarım arazisi kaybı, ulaşımın zorlaşması gibi çevresel sonuçları ile değil Türk Boğazları üzerindeki 80 yıllık yerleşik dengelere zarar verebilecek jeopolitik sonuçları ile de ülkemizin kaderini etkiliyor.

Bu kapsamda kamuoyunun aşağıdaki soruları henüz cevap beklemektedir:

Dünyada, mevcut doğal ve işleyen bir boğaz var iken buna paralel, insan yapısı, alternatif bir kanal örneği var mıdır?

(Malakka, Dover, Kattegat, Oresund vb)?

Karadeniz'e çevresel ve siyasal etkileri olacak bu proje için en azından bölgenin temel antlaşmaları olan KEİ ve Bükreş Antlaşmaları çerçevesinde sahil-darlarla istişarede bulunulmuş mudur?

Kanalın gerçekleşmesinin, sadece Türk Boğazlarından geçişi düzenleyen aynı zamanda Karadeniz-Marmara ve Çanakkale bölgesinde bir güvenlik rejimi de tesis eden, Montreux Sözleşmesini etkisi değerlendirilmiş midir?

Sözleşmenin omurgası olan **Türk Boğazlarının bütünlüğünü** bozarak, değiştirebilecek süreçlere karşı bir siyaset geliştirilmiş midir?

Halen İstanbul Boğazından günde, 130-140 ticaret gemisi (15-20 tanker dahil) geçiş yapmaktadır.(Bu sayının Singapur şehir devleti içinden geçen, değişik su yolları için günde 1500 kadar olduğunu belirtelim.)

Montreux Sözleşmesine göre ticaret gemilerinin boğazlardan geçiş ücreti ödmeden 1 geçme hakkı söz konusu iken, tankerler ve diğer ticaret gemileri neden İstanbul Kanalından paralı geçişi kullanmayı tercih edecekler?

Söz konusu kanal, Doğu Trakya'nın ekolojisini ne şekilde değiştirecektir? Kaybedilecek tarım arazisinin yıllık getirisi hesap edilmiş midir?

Sadece İstanbul'a yapılması planlanan üçüncü havaalanı için 657 bin ağacın kesilmişken bu devasa projede hafriyat/betonlaşma, yeni yol, köprü ve kavşak gibi alt yapı gereksinimleri nedeniyle kaç ağaç kesilecektir?

Tuzluluk nedeniyle Karadeniz'den Marmara'ya doğru, saatte 8 kilometreden daha büyük bir hızla akacak yeni satıh akıntısının gerek Marmara ve gerekse Batı Karadeniz'de yaratacağı hidrografik etkiler ile eko sistem dengesi üzerindeki olumsuz etkileri modellemeler yapılarak irdelenmiş midir?

Bu akıntının, Karadeniz'de hakim kuzeyli rüzgarların da etkisi ile artacağı ve Tuna Havzası nedeniyle halen Karadeniz'in en kirli bölümünü teşkil eden (Tuna deltası) Batı Karadeniz'in kirli satıh sularını Marmara'ya taşıyacağı ve zaten çok kirli olan Marmara'daki kirlenmeyi kat be kat artıracacağı değerlendirilmiş midir?

Boyu 40.000 metre, genişliği 150 metre ve yüksekliği 25 metre olan içi su, etrafı beton dolu bir hacmin, beklenen büyük Marmara depreminde deniz dibinde fay kırılmasıyla oluşacak enerjiden ne şekilde etkileneceği; bölgede yaratılan jeolojik değişikliğin bu kanal ve civarında oluşturulacak yerleşim birimleri üzerindeki etkisi modellenmiş midir?

Boğazdan geçen yabancı bayraklı gemiler sadece fener rüsum ve sağlık patentası ücreti öderler ki çok küçük tutarlardaki bu bedellerle gemi seyir güvenliğine yönelik fener gibi unsurların bakım işlemleri yapılır .

Deprem sonrası oluşacak tsunami ve deniz yükselmesinin etkileri veya kanalın doğayı değiştiriyor olmasının yaratacağı “kertik tesirinin^[1]” büyüklüğü ve bunun jeolojik sonuçları hakkında bir fikir oluşturulmuş mudur?

Bu durumun modellemesinde İstanbul’un batısına her gün dikilmekte olan gökdelenlerin durumu göz önüne alınmış mıdır?

Ortalama 150 metre genişliği, 25 metre derinliği olacağı iddia edilen bu kanalda bir kaza sonucu herhangi bir gemi batarsa veya 1979’da yaşanan *İndependenta* benzeri bir süper tanker günlerce yanarsa, Boğaziçi’nden çok daha dar olan bu kanalda kazaya nasıl müdahale edilecek, gemi enkazları nasıl kaldırılacaktır?

Bu genişlikte ve boyutta bir kanalı yapacak finans gücü ve yüklenici hizmeti Türkiye’de var mıdır?

17 yıllık yönetimin “sonunda”, 400 milyarı doları aşan dış borç, %2’ye düşmüş büyüme hızı, kapatılamayan cari açık ve denkleşmeyen bir bütçe ile karşı karşıya kalan Türk ekonomisi, gerekli yatırım finansmanını üretebilir mi?

Yaklaşık 5-6 milyon insanın yaşayacağı, yeni Batı İstanbul adasının doğal kaynakları, başta su olmak üzere adayı beslemeye yetecek midir? Bu kapsamda kanalın Ergene havzasıyla etkileşimi irdelenmiş midir?

Gelişmiş demokrasi ülkelerinde, bırakalım bu tip jeopolitik projeleri, kasabanın içinden geçecek yeni bir yol yapımı ya da tarihi bir kasabaya modern bir bina eklenmesi gibi projeler bile aylarca tartışılıp, artı ve eksileri ile detaylı

1 Kertik tesiri, fizikte örneğin bir kumaşın başlangıç noktasındaki yırtılmasının devamının gelmesine benzetilen, kendi içinde bütün olan bir kitlenin zedelendiği yerden kolayca kırılmasına sebep olan oluşumdur.

irdelenip, gerekirse o alanda yaşayan halka anketler (küçük çaplı referandumlar) yapılarak karara bağlanır.

Şimdi karşımızda dünyada eşi benzeri olmayan bir proje var. İhtiyacın ne olduğu ise hala ortada yok!

Coğrafya değiştiren bu projenin gerek Montreux Sözleşmesine gerekse çevreye etkileri göz önüne alınarak **TBMM'de onaylanması ve İstanbul/Tekirdağ halkına bölgesel bir referandum ile sorulması** kaçınılmazdı. Ama yapılmadı.

Bu arada hatırlatalım. Türkiye'de yılda kabaca 30 milyon metreküp sanayi atığı denizle buluşuyor.

Belediyelerimizin % 80'inden fazlasının arıtma tesisi, 600 den fazla belediyenin de kanalizasyonu yok.

21. Yüzyılın benim deniz jeopolitiğim açısından en sorunlu, en ciddi savaşa götürecektir bir Doğu Akdeniz sorunu varken, dondurulmuş 8'e yakın Ege sorunu varken ve Karadeniz'e hırslı bir şekilde 1936'dan beri engellenmeden çıkmak isteyen bir hegemon varken ben niçin bu kadar hassas bir dengeyi bozayım? Montreux açısından gördüğüm en büyük endişe de budur.

Av. ALEV SEHER TUNA - İkinci konuşmacımız Prof. Dr. Naci Görür "*Deprem ve Kanal İstanbul*" konusunda bir sunum yapacak.

Prof. Dr. NACİ GÖRÜR

- 1947 yılında Elazığ'da doğdu.
- İlk ve ortaöğrenimini burada tamamladı.
- 1966 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Maden Fakültesine girdi.
- Üniversiteyi İTÜ öğretim üyesi aday adayı bursuyla okudu.
- 1971 yılında Jeoloji Mühendisliği Bölümünden yüksek mühendis olarak mezun oldu,
- 1973 yılına kadar İTÜ'de asistan olarak çalıştı.
- 1973 yılında Milli Eğitim Bakanlığının bursuyla doktora yapmak üzere İngiltere'ye gitti. London University Imperial College Royal School of Mines'ta doktora derecelerini aldı.
- 1978'de Türkiye'ye dönerek İTÜ'de çalışmaya başladı. Bu üniversitede 1983'te doçent, 89'da profesör oldu.
- 1997-2000 yılları arasında Maden Fakültesinin Dekanlığını yaptı.
- Sedimentoloji ve deniz jeolojisi konularında uzman olan Görür Türkiye'nin sedimenter havzaları, tektoniği ve denizleri hakkında çok sayıda uluslararası ve ulusal makale yazdı. Bu makalelerine 4 900 atıf aldı.
- Özellikle 1999 depremlerinden sonra Marmara Denizinin deprem potansiyelinin açıklığa kavuşturulması için yoğun bir faaliyet gösterdi ve çok sayıda ulusal ve uluslararası proje yürüttü.
- 1983 yılında TÜBİTAK teşvik ödülünü aldı, 97 yılında Türkiye Bilimler Akademisinin asil üyeliğine seçildi, 2004 yılında NATO Bilim Ödülünü aldı, çok sayıda ulusal ve uluslararası kurullardaki görevi dışında TÜBİTAK'ta yer, deniz, atmosfer bilimleri ve çevre araştırma grubu üyeliği, deniz araştırmaları koordinatörlüğü ve bilim kurulu üyeliği yaptı.
- 2000 yılında aynı kurumun Marmara Araştırma Merkez Başkanlığına getirildi. 2003-2010 arasında yarı zamanlı öğretim üyesi olarak çalıştı,
- 2014 Haziranında emekli olan Prof. Dr. Naci Görür şu an 3S Kale Holdingin enerji üretim şirketinde genel koordinatör olarak görev yapmaktadır, evli ve iki çocuk babasıdır.

Prof. Dr. NACİ GÖRÜR
Bilim Akademisi Üyesi

DEPREM VE KANAL İSTANBUL

GİRİŞ

Bu konuşmada Kanal İstanbul depreme duyarlı bir yerbilimci gözüyle irdelenecektir. Bilindiği gibi, İstanbul deprem beklemektedir ve bu depremin alarmı verilmiştir. Depremler verilen alarmların hemen ardından oluşmadığı için, maalesef hem yöneticilerimiz, hem de halkımız konuyu yeterince ciddiye almamaktadır. Ancak, yer bilimlerinin değişik disiplinleriyle Marmara’da yaptığımız araştırmalara göre Marmara Denizi’ni, dolayısıyla da tüm Marmara Bölgesi’ni belirli bir süre içerisinde en az Mw 7.4 büyüklüğünde bir deprem vuracaktır. Bu bilimsel gerçek önümüze önemli bir görev koyuyor: İstanbul’u depreme hazırlama projesi. Zaman zaman siyasilerimiz ve yöneticilerimiz depreme hazırlıktan söz ediyorlar ama henüz daha, bildiğim kadarıyla, kapsamı, yöntemi, çalışanları, bütçesi ve zamanı belirlenmiş ve yürütülmekte olan bir proje yok. Kuşkusuz, 1999 Gölcük ve Düzce depremlerinden sonra depreme hazırlık amacıyla Marmara Bölgesi’nde ve İstanbul’da pek çok şey yapıldı. Bazı köprü ve viyadükler ile resmi daireler, hastaneler, okullar vb. güçlendirildi. Özellikle İstanbul’da kentsel dönüşüm projeleri hayata geçirildi. Ancak tüm bu yapılanlar, maalesef, yapılması gerekenler yanında kusur mertebesinde kaldı ve amacına ulaşmadı.

İstanbul’un depreme hazırlanması projesi henüz daha doğru dürüst hazırlanıp uygulamaya geçmemişken birden bire bir “çılgın proje” olarak Kanal İstanbul projesi ortaya atıldı. Birisi milyonlarca insanın can ve mal güvenliği,

diğeri ise sadece Boğazın güvenliği ile ilgili. Kanal İstanbul projesi beklenen İstanbul depremini unutturacak şekilde son süratle hazırlanıp ihale aşamasına getirilince bu konu ister istemez halkın gündemine girdi. Siyasilerin Kanal İstanbul'a olan bu sıcak ilgisi yadırgandı ve sorgulandı: Bu ekonomik sıkıntı içerisinde milyonlarca insanın yaşamı tehdit altında iken İstanbul'u depreme hazırlama projesi yerine neden hiç de hayati olmayan Kanal İstanbul öne çıkıyor diye.

Kanal İstanbul projesi deprem bekleyen bir kentte yapılacaktır. Dolayısıyla da depremden ciddi şekilde etkilenecektir. Niteliği itibariyle, bir daha dönüşü olmayacak şekilde bölgenin coğrafyasını, iklimini ve ekosistemini değiştirecektir. Doğal olarak bu nitelikteki bir projenin bütçesi de çok büyük olacaktır. Bu projeye öncelik verildiği takdirde gelmekte olan depreme rağmen İstanbul'u depreme hazırlama projesi sekteye uğrayacaktır. Bu nedenle siyasilerin ve Türk toplumunun bir tercih yapması zorunludur. Bu bildiriye her iki proje hakkında kısaca bilgi verilecek ve neden İstanbul'u depreme hazırlama projesinin öncelikli olması gerektiği üzerinde durulacaktır.

BEKLENEN DEPREM ÖNCESİ İSTANBUL: DURUM SAPTAMASI

1999 yılında Gölcük ve Düzce depremlerinden sonra Marmara Denizi'nin altındaki kabuğun aşırı olarak stres ile yüklendiği ve önümüzdeki 30 ±10 yıl içerisinde kırılarak Mw 7.4 büyüklüğünde bir deprem üretme olasılığının %62 olduğu bilimsel verilere dayalı olarak söylendi. O günden bu güne 20 sene geçti, zaman daraldı ve biz henüz daha gerçek anlamıyla depreme hazır değiliz. Şu andaki İstanbul'un durumunu deprem açısından şöyle özetleyebiliriz: Yapı stokunun çoğu yeterli mühendislik hizmeti almamış depreme karşı güvensiz binalardan oluşmakta. Çarpık kentleşme halen daha etkin. Halk ve kent yönetimi deprem öncesinde, sırasında ve sonrasında tam olarak ne yapacağını bilmiyor. Halka kadar inen bir hazırlık ve organizasyon yok. Depreme hazırlık adına "Kentsel Dönüşüm" projesi başlatıldı ve birçok semtte binalar yapıldı. Ama bu proje de tam anlamıyla deprem odaklı olmadı ve uygulamada rant kaygısı çok daha öne çıktı. Proje depremde en fazla yıkım olabilecek yerlerde başlatılmak yerine gayrimenkulün en fazla para ettiği semtlerde yürütüldü. Çünkü kentsel dönüşüm projelerinin plan, gözetim ve denetiminin arkasında devlet değil müteahhitler vardı. Hal böyle olunca da, doğal olarak, rant ağır bastı.

Deprem aynı zamanda en büyük çevre felaketidir. İstanbul'da hâlihazırdaki çevre koşulları da pek iç açıcı değildir. Nüfusu 16 milyona dayanmış, trafiği içinden çıkılmaz hale gelmiştir. İstanbul'un ormanları kısmen tahrip olmuş, dereleri kirlenmiş ve üzerleri kapatılmıştır. Kanalizasyon ve atık su sistemleri yeterli ve uygun olmadığı için şiddetli yağmurlarda taşkın, sel ve buna bağlı kayma ve göçmeler olmaktadır. Deniz kirliliği fazladır; özellikle Marmara Denizi can çekişmektedir.

İşte İstanbul yukarıda özetlenen koşullar altında depremini bekliyor. Bir an önce gerekli çalışmaları yapıp kenti depreme hazırlamak varken ve bu henüz yeterince yapılmamışken ortaya Kanal İstanbul Projesi çıktı. Bu proje sadece ortaya çıkmakla da kalmadı aynı zamanda öncelik kazandı. Eğer öncelik Kanal İstanbul Projesine verilirse o zaman ortada İstanbul'un Depreme Hazırlanması diye bir proje kalmaz. Zira Kanal İstanbul çok büyük paralarla, çok uzun zamanda yapılabilecek olan bir iştir. Bu durumda bir tercih yapmak gerekecektir. İstanbul'u Depreme Hazırlama mı, Kanal İstanbul mu? Aşağıda bu seçeneklerin özellikleri kısaca tartışılacaktır.

İSTANBUL'U DEPREME HAZIRLAMA PROJESİ

Eğer yetkililer öncelikle seçenek olarak İstanbul'u Depreme Hazırlama Projesi'ni tercih ederlerse (ki aradan 20 sene geçtiği halde henüz elle tutulur bir proje yok) şu çalışmaların ciddiyetle yapılması gerekir: Tehlike analizi, risk analizi ve risklerin azaltılması çalışmaları.

Tehlike analizi deprem tehlikesinin tüm yönleriyle ayrıntılı olarak incelenmesini gerektirir. Deprem nerede olacaktır? Depremi üretecek olan fay veya fay sistemi hangisidir? Fayın cinsi, atımı, uzunluğu, geometrisi, deprem derinliği ve tekerrür aralığı nedir? Tarihsel veya jeolojik dönemlerde hangi büyüklükte depremler üretmiştir? Nerelerde ve ne büyüklükte hasara neden olmuştur? Bu gibi sorulara gerekli jeolojik ve jeofizik çalışmalar yapılarak mümkün olduğunca ayrıntılı cevaplar verilmeye çalışılır. Bu cevaplar çerçevesinde de tehlikenin boyutu ortaya çıkar ve ona göre önlemler alınır. Benim koordinatörlüğümde, biz İTÜ'de 1999-2014 senelerinde çok sayıda yerli ve yabancı araştırma gemileriyle Marmara Denizi'nde araştırmalar yaparak bu soruları aydınlatmaya çalıştık. Elde edilen verilerin ışığı altında çeşitli deprem tehlike ve risk haritaları yapıldı, bazı senaryolar ortaya konuldu ama bu veriler, maale-

sef gerçek bir mikro-bölgeleme çalışmasına dayandırılmadı. Eğer mikro-bölgeleme kapsamlı olarak yapılmış olsaydı bugün biz olası depremden nasıl etkileneceğimizi çok daha güvenilir şekilde tahmin edebilirdik.

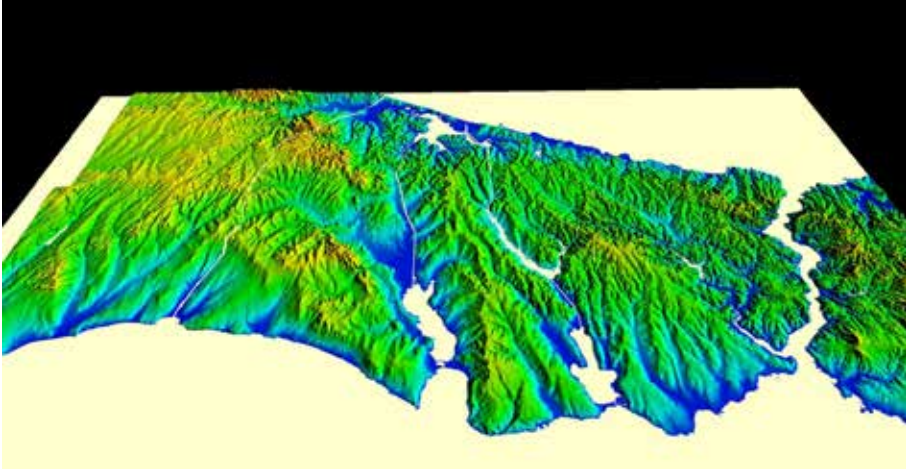
Risk analizi tehlike analizinden elde edilen veriye göre yapılır. Bu analizde sorulması gereken soru şudur: Belirlenen tehlike gerçekleşirse hangi risklerle karşılaşırız? Yani nerelerde ne tür hasar olur? Hangi semtler depremden en fazla etkilenir? Buralarda can ve mal kaybının boyutu ne olur? Alt yapı belirlenen deprem büyüklüğüne dayanabilir mi? Köprüler, yollar, viyadükler ayakta kalır mı? Yangın riski nedir? Nerelerde yangın daha fazla olabilir? Bu ve benzeri sorulara cevap aranır ve ona göre tedbir alınır. Kuşkusuz, bu analizi yapabilmek için tüm ilçelerdeki alt ve üst yapıyı incelemek ve beklenen deprem büyüklüğüne dayanıp dayanamayacağını kestirmek lazımdır.

Risklerin azaltılması çalışmaları tam anlamıyla zararın daha deprem olmadan azaltılması anlamına gelir. Belirlenen risklerin gerçekleşmemesi veya daha az zarar vermesi için gerekli tüm önlemler alınır. Söz gelimi bina yıkımının en fazla olacağı düşünülen yerlerde tüm binalar elden geçirilerek depreme dayanamayacağı tespit edilen binalar ya güçlendirilir, ya yıkılıp yeniden yapılır veya yeşil alana dönüştürülür. Benzer mantıkla alt yapı için de aynı şeyler yapılır. Örneğin, deprem sırasında yıkılacağı düşünülen yollar veya köprüler güçlendirilir. Can kaybının fazla olacağı öngörülen alanlarda nüfus yoğunluğu azaltılır.

Görüldüğü gibi, bir kenti depreme hazırlamak çok ciddi araştırma, veri toplama, planlama ve önlem alma işlerini kapsamaktadır. Bu işleri yapabilmek için de uzun zamana ihtiyaç vardır. Bizde, maalesef, bu çalışmalar gerektiği gibi yapılmadan masa başında alınan hızlı kararlarla yürütülmektedir. Onun için de bir sonuca erişilememekte, zaman ve kaynak israf edilmektedir. Korkarım, sırf bu nedenle İstanbul beklenen depremde büyük bir hasar görecektir, can ve mal kaybı korkutucu boyutlara ulaşacaktır. Hal böyleyken ve bir an önce harekete geçilmesi beklenirken hiç de acil ve hayati öneme haiz olamayan bir proje ortaya atılıyor: Kanal İstanbul Projesi. En büyük gerekçesi Boğaz'dan emniyetli geçişi ve gelir sağlamak.

Kanal İstanbul gibi, yanal ve düşey hareketlere karşı toleransı çok az olması muhtemel rijit bir yapının bu deprem veya depremler sırasında nasıl davranacağı merak konusudur. Bu yapının deprem sırasında burulup kırılması veya ötelenmesi büyük felaketlere neden olabilir.

Kanal İstanbul eğer Çekmece güzergâhlarından kazılacak olursa, özellikle Küçük Çekmece hattı boyunca İstanbul'a su sağlayan Sazlı Dere ve Terkos gibi su kaynakları tahrip olacaktır (Şekil 2). Hâlbuki deprem bekleyen bir kentte temiz su kaynaklarının korunması son derece önemlidir. Keza deniz seviyesinin altına kadar inen kazı nedeniyle yörenin hidrojeolojisi değişecek yeraltı suyu akiferleri büyük ölçüde tahrip olarak kanala doğru boşalacaklardır. Ayrıca, kanal boyunca yeraltında tuzlanma da olabilecek ve arazi verimsizleşecektir.



Şekil 2: Çekmece güzergâhlarında mevcut drenaj sistemleri

Kanal İstanbul'un bölgedeki ekosisteme de zararı büyük olacaktır. İnşaat sırasında binlerce ağaç kesilecek, çok sayıda endemik bitki türü yok edilecektir. Kazı için çok sayıda dev iş makineleri kullanılacak, tonlarca dinamit patlatılacak ve açığa çıkan milyonlarca ton toprak ve kayayı taşımak için çok sayıda kamyon ve raylı sistem kullanılacaktır (Tablo-1). Bu boyuttaki bir hafriyatın yapıldığı bir yerde ekosistemin bozulmadan ayakta durması mümkün değildir. Oluşacak olan ses, toz, titreşim, egzoz, vb kirliliği ve yükleme taşıma trafiği nedeniyle çevredeki fauna ve flora toplulukları büyük ölçüde tahrip edilecektir. Ayrıca kanal boyunca özellikle killi ve zayıf çimentolu genç çökeller içerisinde oluşacak olan şevler nedeniyle sık sık kayma ve heyelan problemleriyle kar-

şı karşıya kalınacaktır. Asıl büyük ve onarılamaz çevre zararı kanalın inşaatı bittikten sonra gerçekleşecektir. Bu kanalın orta Avrupa, Ukrayna ve Rusya Federasyonu'nun endüstriyel atıklarıyla kirlenmiş ve 100 m derinlikten sonra hiçbir hayat emaresi göstermeyen Kara Deniz ile Marmara Denizi'ni birleştireceğini unutmamalıyım.

	Kanal Uzunluğu Km	Toplam Kazı Hacim Milyon m ³	Taşınacak Hacim Milyon m ³ x1,5	Kamyon Sefer Sayısı (Her sefer 20 m ³) Milyon
Silivri	47,8	869	1303	65,15
B. Çekmece	47,6	365	547	27,35
K.Çekmece	45,2	237	355	17,75

Tablo-1: Olası kanal güzergâhlarına göre yapılması muhtemel hafriyat miktarları

Marmara Denizi zaten kirlilikten can çekişmektedir. Bu yetmiyormuş gibi, Karadeniz'in kirliliğini de bu denize eklemek çok büyük bir aymazlık olacaktır. Ölü bir Marmara'nın kıyılarındaki hiçbir kentimizde sağlıklı bir yaşam sürdürmemizin mümkün olmayacağını herkesin bilmesi gerekir.

SONUÇ

KANAL İSTANBUL MU YOKSA İSTANBUL'U DEPREME HAZIRLAMAK MI?

Bu iki projenin birlikte konuşulmasının en önemli nedeni zamanda üst üste çakışmasıdır. Yakın bir gelecekte Marmara Bölgesi'nde, özellikle İstanbul'da büyük bir deprem bekliyoruz ve İstanbul depreme hazır değil. Kentte yaklaşık 1 milyon 600 bin bina mevcut. Resmi söylemlere göre bu binaların % 60 mühendislik hizmeti görmemiş, yani depreme karşı güvenli değil. Bina stokunun %1'inde dahi yıkıcı bir hasar olsa can kaybı 100 binleri aşar. Durum bu kadar ciddiyken ve henüz depreme hazırlık olarak gereken yeterince yapılmamışken Kanal İstanbul Projesi diye bir proje ortaya atılmıştır. Ülkenin ekonomik durumu her iki projeyi de aynı anda yürütmeye müsait olmadığına göre birinden birinin tercih edilmesi gerekir. Depreme hazırlık 100 binlerce insanın can güvenliğini ilgilendirdiğine göre kuşkusuz İstanbul'u Depreme Hazırlama projesi öncelikle tercih edilecektir.

Zaten Kanal İstanbul projesi, kanaatime göre hiç yapılmamalıdır.

Bu proje İstanbul'da nüfus ve bina yoğunluğunu artıracak dolayısıyla deprem riskini de fazlaştıracaktır.

Zaten deprem tehdidi altında olan çevre bu proje ile çok daha bozulacak ve tüm ekosistem yaşam koşulları itibariyle negatif yönde etkilenecektir.

Hepsinden önemlisi Marmara Denizi çok hızlı bir kirlenme sürecine girecektir. Bütün bu olumsuzlukları "Boğazın güvenliğine" dayandırılarak yapmak akılcı bir yaklaşım değildir. Ebetteki Boğaz güvenliği de önemlidir. Bu konu günümüzde mevcut olan gerekli teknoloji ve yöntemleri kullanarak etkin bir şekilde çözülebilir. Bunun için ikinci bir boğaza gerek yoktur.

Av. ALEV SEHER TUNA - Deprem konusunda Prof. Dr. Naci Görür Kanal İstanbul'un ne kadar risk taşıdığını bize aktardı, çok teşekkür ederiz.

Şimdiki konuşumuz Prof. Dr. Cemal Saydam.

Prof. Dr. CEMAL SAYDAM

- 1974'te ODTÜ Kimya Bölümünden mezun oldu,
- 76'da aynı üniversitede yüksek lisans programını bitirdi. 81 yılına kadar Liverpool Üniversitesinde oşinografi doktora programını tamamladı.
- 1981-1985 yılları arasında Ortadoğu Teknik Üniversitesi Erdemli Deniz Bilimleri Enstitüsünde çalıştı.
- 1997-2004 yılları arasında TÜBİTAK Başkanlığında çeşitli görevlerde bulunduktan sonra başkan yardımcılığı görevinden ayrılarak 2004 yılında tekrar öğretim üyeliğine geri döndü. Akademik hayatı boyunca sayısız konferanslar verdi, bilimsel çalışma ve gözlemleri için raporlar ve dokümanlar hazırladı. Cemal Saydam 1994 yılında ODTÜ Erdemli Deniz Bilimleri Enstitüsünde Türkiye'nin ilk çok yüksek çözümülemeli radyometre uydusu veri alıcısını kurdu. Bu alıcı sayesinde yeryüzünden 800 km yüksekte bulunan yörüngede uydularla özellikle denizlerimizin oşinografik yapısı ve günlük değişimleri izlenebiliyor. Yürütücüsü olduğu NATO projesi kapsamında yukarı Fırat havzasında ülkenin ilk tam otomatik kar rasat istasyonlarını kurdu ve tozla kar arasındaki ilişkiyi saptadı.
- Saydam'ın science citation index'e giren dergilerde 35 adet yayını bulunmaktadır. Bu yayınlara yapılan atıf sayısıysa en son bilinen 825 adettir.
- Akademik hayatı boyunca yaptığı çalışma ve gözlemleri neticesinde baharda yağın yağmurların içinde sahradan gelen tozların bulunduğunu keşfeden dünyada ilk ve tek bilim adamıdır. Bu buluşu üzerine sayısız deneyler, araştırma ve incelemelerde bulunmuştur. Buluşundan ve çalışmalarının sonuçlarından bahsettiği "Havadan Tozdan" adlı kitabı Kasım 2012 tarihinde yayınlanmıştır. Cemal Saydam Hacettepe Üniversitesi Çevre Mühendisliği Bölümünden emekli olmuştur.

Prof. Dr. CEMAL SAYDAM

*Çevre Mühendisliği Bölümü Emekli Öğretim Üyesi
Hacettepe Üniversitesi*

Ben ve ekibim bu bölgede epey emek harcadık. Buradaki çalışmalarımız İstanbul kanalizasyon deşarj projesinin çalışması öncesi dönemdeydi. Çalışmalarımıza dönemim Belediye Başkanı sayın Bedrettin Dalan zamanında başlamıştık.

O dönemin İSKİ Başkanı Atom Damalı ve bu uğraşlarda bizim temas noktamız olan Temel Belek beyler bu işlerin belediye tarafı yöneticileri idi. Bu çalışmalar sürecinde, birtakım mühendislik hesaplamaları amacı ile boğazın altını beş defa al bayrak kırmızı rengine boyadık.

Bilmem o ekipten arkadaşlarımız da buralarda mı? Hiçbiriniz duymadınız, etmediniz, görmediniz, duymanıza etmenize de gerek yok. Biz aldığımız işin bilimsel verilerini toplar yorumlarını yapar ve ilgili kuruluşa raporumuzu veririrdik.

Bizim RV BİLİM adlı araştırma gemimiz vardı. Benim akrabalarım “*sen Piri Reis'te mi çalışıyorsun*” derlerdi. Çünkü bizim adımız sanımız duyulmazdı, biz işimizi yapar veri toplar analizlerimizi yapar raporumuzu hazırlar, bilimsel yayınımızı yapar akademik yaşantımıza devam.

Toplum olarak denizlerle ilişkimiz, şöyle oluyor. Bizim atalarımız Orta Asya'dan göç etmiş ve atlar ile olmuş bu göçlerimiz. Komşu Yunanlılarla bir karşılaştırma yaparsak denizde doğmuş Yunanlının çok ama da denizde doğmuş Türkün de olmadığını görürüz. Bu genlerimizde, dolayısıyla biz denizci ülke değilizdir.

Denize hep sırtımızı çevirmişiz. Bazı TV dizilerinde görüyorum, adam boğazdaki yalıda üçlü koltuğu boğaza ters koymuş. Böyle bir ülkeyiz. Bunun için genlerimizde deniz diye bir şey yok, o olmadığı için de işte böyle oluyor.

Bakın, Kanal İstanbul projesi çıktığından beri ben kaçınıcı konuşmamı yapıyorum, kaç defa kitaplara, şunlara bunlara konu oldu. Ne yapıyorsunuz? Kanal yapacağım.

İyi güzel, politikacıdır, düşünebilir. Kötülük için düşünmüyor ki iyilik için düşünüyor kendine göre. Böyle bir proje için manava sorun, bakkala sorun, müteahhide, mimara, bahçeciye, peyzajcıya, herkese danışın, bunda hiçbir mahsur yok, ama adı üstünde ne yapıyorsunuz?

Karadeniz'le Marmara'yı birleştiriyorsunuz. Karasını, Marmara'sını at deniz kalıyor. Bir de deniz bilimcisine bir soralım. Var ülkemizde, bir bakalım edelim, ne oluyor, ne diyor denilmediği için, hâlâ da denilmediği için ne ÇED'ini yapan, ne şeyini yapan, ne bir şeyini yapan bir Allah'ın kulu da ne devletten, ne özelden ya Cemal Hoca, gel bize de anlat demedi, diyemedi. Bazen diyorlar ki Hocam, etme eyleme, Süveyş var, Panama var, bak onlar var. İyi var, bakalım.

Şimdi malı Kuveyt'ten yükledim, Türkiye'ye petrol getireceğim.

Süveyş'in etkisi, Süveyş olursa bu adam 7 660 km kat edecek, olmazsa Ümit Burnunu dönecek, bunun için Süveyş'ten geçer. Süveyş'ten geçecek kadar gemi yapar ve taşır. Yani gerçekçi bir proje, insan yapısı, geçenden parasını da alır.



Hocam, Panama Kanalı var. İyi, oradan bakalım. Florida'dan Los Angeles'a gidecek bir gemi Panama Kanalı'ndan geçerse 7 700 km yapacak, geçmezse 24 000 km yapacak. Bu amaçla bir gemi Panama Kanalı'ndan geçer. Bu amaçla bir kanal genişletilebilir. Panama Şirketi kazanır.

Çünkü arkasında düz mantık var, basit mantık var, ama okuduğumuz şeyleri anlamama özelliğimiz var. Ben deniz bilimcisiyim, boğazlarda çalışırken zorluğu bilirim. Boğaza çıktığımız zaman Marmara'da, Ege'de, Karadeniz'deki gibi çalışamayız. Kontrolden müsaade isteriz. Hocam, yarım saat vaktim var, çık çalış, tekrar geriye der. Niye?

Çünkü uluslararası yol, bunu engelleyemezsiniz, bunu kontrol eden nedir?

MONTRÖ ANLAŞMASI

İşte boğaz, kaç km? 34 km, yeni kanal en iyisinden 40 km. Kısaltmıyor, çift taraflı trafiğe hizmet etmiyor. Boğazdan geçmek bir de paye, yani aramızda denizciler varsa bilirler, kaptanlar arasında ben bu dev ile boğazdan geçmiş kaptanım demek bir payedir.

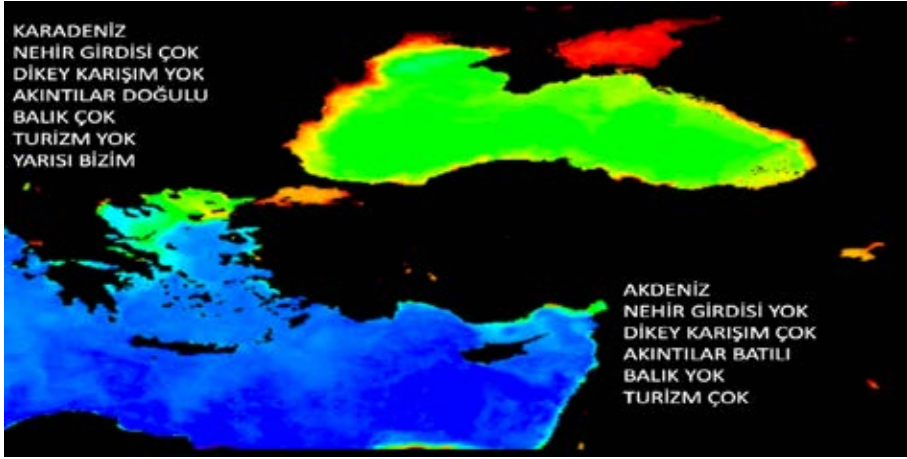
Bizim kaptanlarımız boğazı geçince özellikle Karadeniz'den Marmara'ya geçerken Marmara'ya ulaştıklarında gidip atletlerini değiştirirler. Niye? Özellikle Üsküdar Beşiktaş arasına gelince 11-15 mille inen bir devasa külçe, freni yok, frene bassan zaten Çanakkale'de duruyor bu gemi, önünüzden de devasa karınca gibi gemiler geçer. Hep bakın, gemilerin düdüklarını orada duyarsınız. Çünkü hele de bu bölgeye yabancı ise kaptan delirir, ona bakar buna bakar ama bizimkiler gelir geçer, alışmıştır, ama alışmayan bilmez, ama Marmara'ya gelince hakikaten gider o sıırıslıklam olan iç çamaşırlarını değiştirir. Yaşadığımız hadiseler. Bir de bunun işte Montrö anlaşması var. Yahu diyorum ki ilgili yetkili kişi ya okumayı bilmiyor, ya okuduğunu anlamıyor.

İşte **Montrö Anlaşması**: Boğazlardan geçiş serbesttir. İşte demin duydu-nuz, bunu tartışmaya açarsınız, edersiniz, 20 sene boyunca geçerlidir, ondan sonra isteyen istediği değişikliği, önerebilir, anlaşsınız değiştirirsiniz ama şu gerçek var: Bununla birlikte işbu sözleşmenin 1. maddesinde doğrulanan geçiş ve gidiş özgürlüğünün ilkesi sonsuz bir süresidir. Yani geçiş cüzi paralar alıyoruz, ama serbesttir, buradan geçmekte hiçbir şekilde hiçbir engel yapamazsınız. Sadece bildirecek ben atom bombası taşıyorum diye, buyur geç. Yok geçemezsin deme hakkınız dahi yok. Esrar taşıyorsa, gidip boğazda dahi yakalayamıyorsunuz. Esrar taşıyan gemiyi boğazda yakalayamazsınız. Marmara'ya çıkınca veya Karadeniz'e çıkınca yakalarsınız. Niye? Boğazın kuralı var oradan geçiş serbest.

Neyse, şimdi ben kendi alanıma geleyim. Uydulardan Türk denizlerine bakınca gördüğünüz veya Marmara'ya, Akdeniz'e bakınca gördüğümüz manzara şu: Alıp elime boya falan yapmadım, sadece denizlere besin açısından bakıyorum.

Karadeniz işte bu gördüğünüz yeşil, keşke bütün denizlerimiz öyle olsa, niye? Besin var, içinde besin olduğu için.

Akdeniz denizin çölü, içinde hiçbir şey olmadığı için öyle masmavi görünüyor. Keşke yeşil olsa, niye? Çünkü içinde hiç besin yok. O da güzel, niye? Turizme hizmet ediyor işte, pırıl pırıl deniz, öyle istiyoruz.

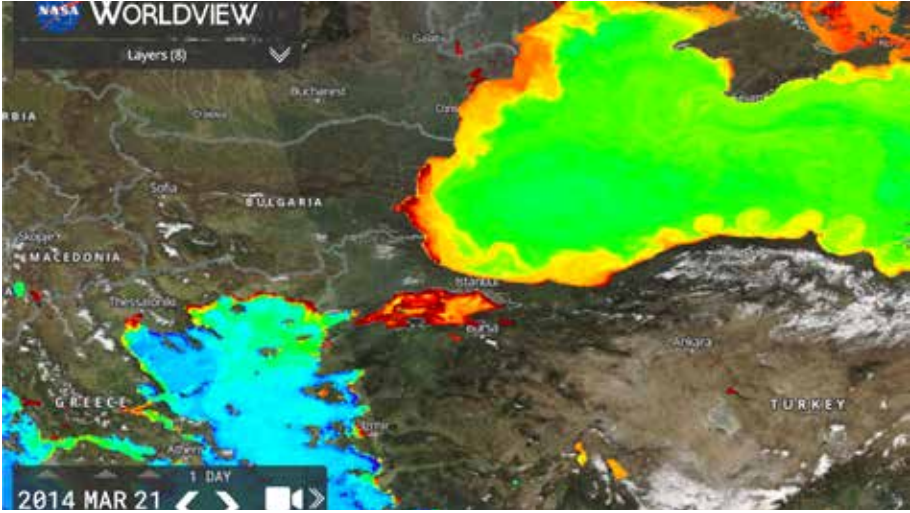


Karadeniz'i öyle haşa istemiyoruz. Öyle olduğunda hiçbir şey bulamazsınız. Şimdi biraz daha yakınlaşalım. İşte gördüğünüz manzara bu, Karadeniz'imiz var, Akdeniz'imiz var, bir de Marmara'mız var. Ona geleceğim birazdan, ama şimdiden de diyebilirim. Sağlıklı bir deniz diyeyim Akdeniz için, birazcık hasta bir deniz, işte ilk 100-200 metresi gayet verimli, onun altı H₂S'le dolu bir Karadeniz ve bunların aslında doğmuş çocuğu, bu çocuk doğuştan astımlı.

Jeolojik geçmişi de keşke geçmiş olsa, jeolojik geçmişi de bundan 12 500 sene öncesine dayanıyor, salise bile değil. Son bugünkü hali de son 3 500 senelik hali, çok yeni doğmuş, daha elimizde hani nefes almaya çalışan bir çocuk diye düşünün, ama unutmayın ki astımlı doğmuş çocuk solunum eksikliği çekiyor, solunum zorluğu çekiyor.

Yani üstüne biraz bastırırsanız çöker, ama yaratılıştan astımlı, hiçbir zaman tam sağlıklı hale gelemez. İşte biz buralarda çok araştırmalar yaptık, şunu yap-

tık, bunu yaptık. Mesela, daha demin Hocanın da bahsettiği Tuna'dan çıkan suların nereye gittiğini gösteren uydu resmi, bu kırmızılı gördüğümüz şeyler daha besinli veya Tuna'dan çıkan atıkları da taşıyan suyun izlediği rota.



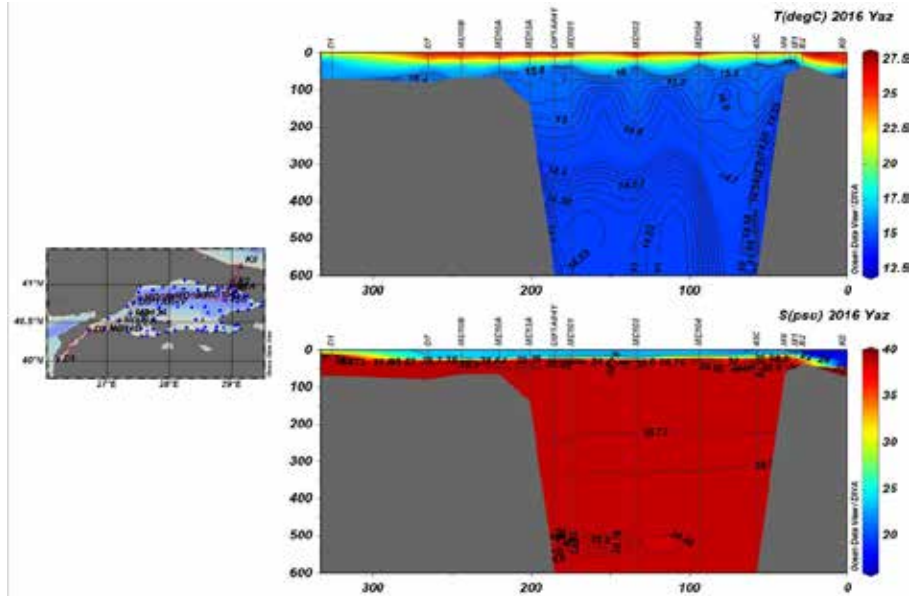
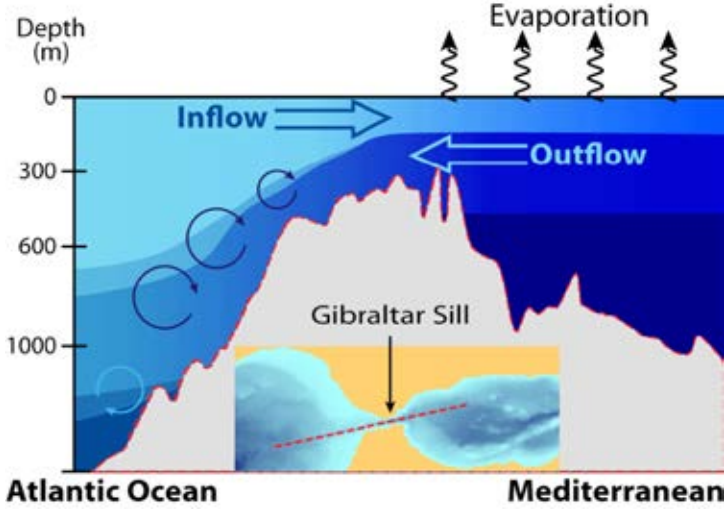
Ne yapıyor bu adam? Geliyor, geliyor boğazlardan bize gidiyor, dolayısıyla Romanya'da olan bir hadise beni ilgilendiriyor veya Avusturya'da olan bir hadise beni ilgilendiriyor. Niye? O çünkü su bana geliyor. Benden nereye gidiyor? Benden de Ege'ye çıkıyor.

Birtakım şeyler var. İşte iki deniz yaratılmış, birbirine karışmazmış, falan falan gibi, onlar hurafe, Akdeniz buharlaşma baseni, işte burada gördüğümüz Akdeniz'in geneli, batısı, doğusu çok ısınıyor ve muazzam su kaybediyor. O su kaybını nereden kazanacak? Cebelitarık'tan gelen şu maviyle gösterilen, bir de Karadeniz'den gelen nehirle, işte bunlar Akdeniz'in su bütçesini tamamlamaya çalışıyor.



Efendim, iki deniz varmış da birleşmezmiş, o da Cebelitarık'mış falan falan dediğiniz zaman aslında birtakım şeylere dinamit koyuyorsunuz. Çünkü milletin alay konusu oluyorsunuz.

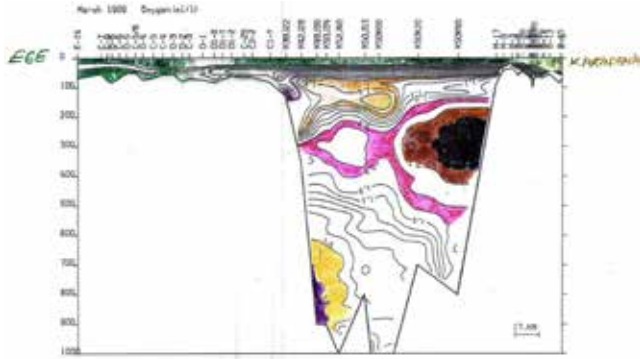
İşte Cebelitarık'taki su rejimi, karışmazmış ne demek? Üstten su muazzam Atlantik suyu Akdenize giriyor, alttan da Akdeniz suyu Atlantik'e çıkıyor.



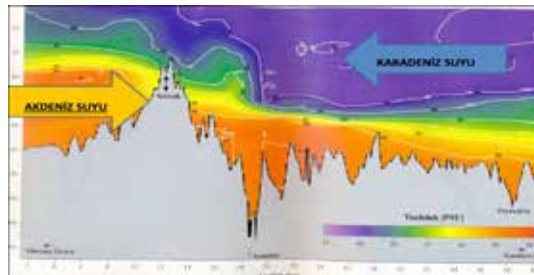
Biz Atlantik'ten gelen suyu Kıbrıs'ın güneyinde bile izlemişizdir.

Marmara Denizimiz aynen zeytinyağı su gibi birbirine karışmayan bir deniz, üstten az tuzlu Karadeniz suyu, altta da çok yoğun Akdeniz suyu var. Şurada gördüğünüz, alttaki resimde gördüğünüz kırmızı renk, yani Marmara'nın 1 400 metrelik çukurunu dolduran Akdeniz suyu binde 38 tuzluluğu var. Üstteki su binde 18-20 tuzlulukla Karadeniz suyu, bu inanın zeytinyağı su gibi bir şey, birbirine kesinlikle karışmaz.

İşte gördüğünüz gibi Karadeniz'den giren su ta Çanakkale Boğazının ucuna kadar gider, belli karışım noktaları var. Karadeniz Çanakkale Boğazında Nara burnu var, İstanbul'da Bebek önlerinde 110 metrelik bir çukur vardır, orayı görünce bir sıçrama yapar, bir de Üsküdar-Beşiktaş arasında 20 metrelik bir tepe vardır, bir de orada bir sıçrama karışımı yapar, diğerinde akar gider. İşte bunu anlatmak biraz zor, ama şöyle bir yapısı var:



Şurada gördüğünüz o siyah koyu renk hemen adaların arkasındaki 1 400 metrelik çukurdaki oksijen dengesi, işte oradaki oksijen bittim bitiyorum, aman bana dikkat edin, üzerime Kurbağalıdere'nin pisini atmayın, önünüze geleni bana atmayın demesine rağmen her önüne gelen şey işte adaların arkasından gidilir, bu çukur, burası her şeyi alır niyetiyle oraya atılır. En kritik yerimiz orası.

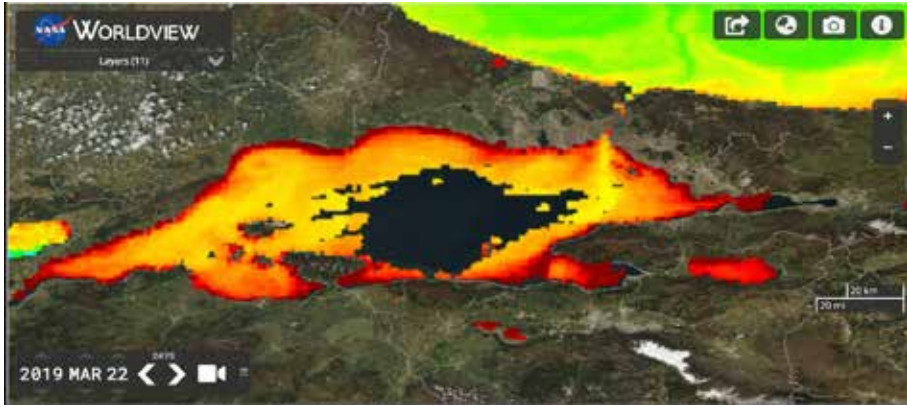


İşte bu boğaz boyunca Karadeniz ve Akdeniz suyunun akışı, Karadeniz'den 40, 50, 60, 70 metre kalınlıkta giren Karadeniz suyu boğazın ucuna Topkapı'ya falan gelince ilk 15 metreye sıkışıyor. Tam tersi Topkapı'nın önlerinde 40-50 metre giren Marmara'nın alt suyu veya Akdeniz suyu Karadeniz'e giderken alttaki birkaç metreye kadar sıkışıp, yine de Karadeniz'e çıkıyor. Böyle bir rejim var. Bebek önlerindeki 110 110 metrelik çukur. İşte o çukuru görünce Karadeniz suyu bir hidrolik sıçrama yapıyor. Bir de şu Üsküdar Salacak önlerinde gördüğünüz 20 metrede yapıyor. Bu ikisi kontrol noktası.

İyi mi?

Kötü, ama doğa böyle yaratmış.

İşte bu iki kontrol noktasından geçen su Marmara'ya çıkıyor, ama nasıl çıkıyor? İşte en önemli nokta burası, 60-70 metre girdi, 15 metreye sıkıştı ya, günlük hayata getirelim. Hortumun ucunu sıktınız, yani 60 metre girdi, 15 metreye sıkıştı, ne yapacak? Marmara'ya jet halinde çıkacak. Onu size hemen söyle göstereyim gene bir uydu resminden, işte bu İstanbul Boğazından Marmara'ya çıkarken o uzayan sarı renk jet halinde çıkan su, yani Çanakkale'ye giden gemi onun içine oturup ta Kapıdağ'a gidip dönüp gitse, çok daha hızlı yol alacak.

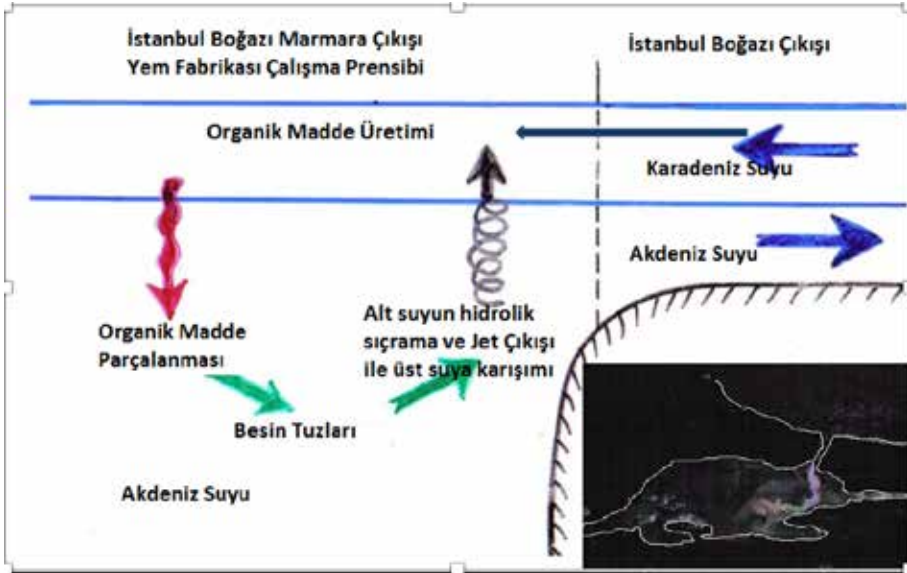


Ben bunu bir yat yarışında kullandım. Herkes, yani İstanbul, İzmir yat yarışında kullandım. Herkes İstanbul Boğazından girip Çanakkale'ye dönerken benim kontrol ettiğim yat Kapıdağ'a doğru o günkü akıntıyla gitti, dönüp herkesin önüne yerleşti.

Ne yaptım? Ben bilimi kullandım, hepsi bu gibi bir şey. Ancak işte Marmara'nın oşinografisini anlamak öyle çok kolay bir şey değil. İşte bazen bizim

meslek arkadaşları sayfalarına yazıyorum, şu uydu resmini görüp bir sayfalık bilimsel yazı yazabiliyorsanız Marmara Denizini biraz anlamışsınız demektir. Yok, ne güzel görüntü, işte bak İstanbul'un suyu çıkmış, Haliç'in etkisi falan filan dediniz mi veya Hoca güzel boyama yapıyor demişseniz, o gerçekler ile örtüşmüyor. İşte bunları bilmedikleri, etmedikleri için işler biraz karışıyor.

Şimdi bu jet suyundan bahsettim ya, o jet suyu Marmara'ya jet halinde çıkınca alt taraftan muazzam su kapıyor. Dedik ya zeytinyağı su gibi birbirine karışmıyor, ama onu karıştıran olay işte bu, o jet halinde o sarı su Marmara'ya doğru çıkarken alt taraftan su kapıyor, ama alt taraftaki su organik açısından çok zengin, geçmişten gelen organik yükün parçalanmış kalıntıları orada duruyor. O suyu kapıp üst tarafa getirince Marmara işte bundan verimli oluyor.



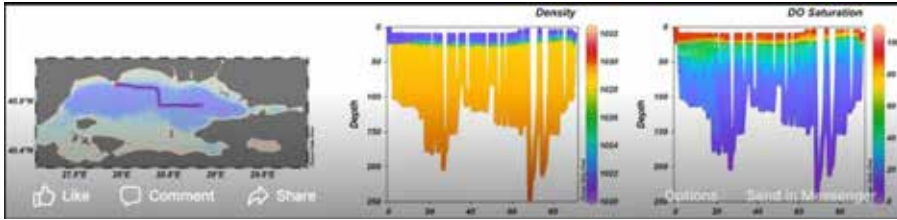
Marmara'nın yüzey suyunda balıkların sevdiği besin maddesi çoğalıyor. O su önce Kapıdağ Yarımadasına doğru sonradan da menderesler çizerek Çanakkale'ye doğru gitmeye başlıyor. Balıklar memnun, herkes memnun, ama giderken oluşan organik madde Çanakkale Boğazına doğru yavaş yavaş çökmeye başlıyor. Yani Çanakkale'den çıkan su çıkıyor da, büyük kısmı da çöküp tekrar geri dönüyor ve Akdeniz alt suyu da Marmara'ya doğru tekrar geri gelmeye başlıyor.

Şimdi yukarıdaki şekilde sağ alt tarafta gördüğümüz jet halinde çıkan su Kapıdağ'a doğru hızlı bir şekilde gidiyor, sonra Çanakkale'ye doğru dönüyor.

İşte burada alttan su kapıyor, üste çıkarıyor, organik madde zenginleştiriyor. O su Çanakkale'ye doğru giderken batıp geri geliyor.

İyi gayet güzel de oksijen bunları takip edemiyor. Burayı anlatmak biraz zor oluyor elbette ama dedik ya Marmaradaki su kütleleri zeytinyağı su gibi, oksijen zeytinyağı kısmında gayet güzel yeterli seviyelerde çünkü üzerinde atmosfer var ve atmosferik oksijen deniz suyunun içine girebiliyor, yani Karadeniz suyuna giriyor, ama 25 metredeki o bariyeri delip alta geçemiyor. Marmara'nın altına oksijen sağlayan yegane kaynak Çanakkale Boğazının altından gelen bol oksijenli akıntı, Ege suyu, onun oksijeni bol, ama Marmara'ya gelir gelmez tükeniyor. Gelibolu'nun önünde bitiveriyor. Marmara'ya pek bir hayrı kalmıyor. Yani Marmara kendi içindeki yükü boğuşmak durumunda kalıyor.

İşte bu son 3 500 senedir nasıl dengelenmiş dersiniz, işte şu, bu resimde gördüğümüz o kahverengi siyah hemen adaların arkasındaki çukurdaki 250-300 metredeki oksijen dengesi bittim bitiyorum diyor, bana dikkat edin diyor. Ben burada ölürsem burada ölürüm diyor. Ölürsem, her ölü ne oluyor? Kokuyor. Ben de kokarım diyor. Şimdi işte belki açıklamalarını bizim deniz bilimlerinde arkadaşlarım veya orada üç tanesi daha oturuyor, onların yapması lazım. Bu o derin çukurda maalesef son zamanlarda ölçülen oksijen seviyesi bittim diyor.



Bu şekilde izlenen en sağdaki DO saturation yani oksijen doygunluğu sıfırı göstermekte. Şimdi pek bir şey demek istemiyorum, çünkü biz artık emekli olduk, genç neslimiz işlerinin başında hem ODTÜ'lüler, hem den yeni yerlerinde çalışıyorlar. Ancak bu tablo benim için hani o geri dönülmez yolun başladığını göstermekte, eğer durum böyleyse benim Kanal İstanbul falan dememe gerek yok. Niye? Yapsan da olur, yapmasan da olur? Niye? Meftayı kaldırmak lazım artık, yapacak bir şey yok. Niye? Benim bilgi dağarcığım böyle, eğer ben burada bir H₂S ölçersem -ki ölçmüşler, tekrar gidip tekrar bakmak istiyorlar- eğer Marmara'nın dibinde biz H₂S, yani hidrojen sülfürü, yani oksi-

jenli yaşamdan oksijensiz yaşama geçmişsek iş bitmiş demektir. Genel bir dinleyici olduğu için söylüyorum, oksijeni normal serbest oksijenden alabilirsiniz veyahut da oksijen biterse gidip sülfattan da alabilirsiniz, nitrattan da alabilirsiniz. Bence nitrattakini alıyor, o bitince sonra gidiyor daha zor olan sülfattakini alıyor. Gene oksijenli hayat, ama geri kalan H_2S kalıyor. Ne hikmetse de Tanrı bizi onu milyonda veya milyarda 50-100'e kadar hissetmemizi sağlayan bir burun vermiş. Yani çürük yumurta kokusu, eğer bu oluşmuşsa, o zaman diyorum ya geri kalanı dememem gerek yok. Kanal İstanbul'u yapsan da olur, yapmasan da olur. Ne olur? İşte belki böyle cezalanacağız. Bütün Marmara geçmişin H_2S kokulu Haliç'ini bilenler, İzmir'in Bayraklı'sını bilenler işte o hale gelir. Yaşanır mı? Yaşanmaz. İşte İstanbul'un sonunda belki nüfus sorunu, bütün dertleri böylelikle biter desem de sadece İstanbul'un değil, tüm Marmara'nın. Şimdi mesela, boğazda size gösterdim, dedim ki boğaz şöyle karışıyor. Bebek önlerindeki bir çukur var dedim, onu gördüğü zaman su çıkıyor. Gidin mesela Kandilli'nin önüne, Kandilli'de böyle dipten çıkan sular vardır. Hiçbiriniz onu bilmezsiniz, etmezsiniz, ama kılavuz kaptan bilir. O suyun gemiye ne yapacağını bildiği için oralardan kaçınır, şunu yapar veya günlük, saatlik, anlık değişen şeylerdir. Şimdi su suyla karıştığı için pek bir şey fark etmezsiniz, ama H_2S 'li su çıkmaya başladığı zaman Bebek önlerindeki yalıda oh mis gibi ne koklarsınız bilemiyorum artık.

Şimdi ben Kanal İstanbul'u anlatırken etkilerini şöyle diyordum: Nasıl yapılacaktı? İşte hurafelere göre. Niye? Çünkü bilmiyorum, gazetede çıkan yazılar ilk 25 metre olacak, şöyle olacak, böyle olacak falan falan diyor. İlk 10 senede şimdi Kanal İstanbul'u yaparsanız oraya yine geleyim, şunun gibi bir yapı yapıyorsunuz. Şunun gibi jet halinde bir çıkışla Marmara'ya ikinci bir çıkış yapacaksınız. Yani Marmara'ya giren o jet alttan yine organik yükü kapacak, Marmara'nın üstüne ekstra bir organik yük getireceksiniz. İyi güzel, balık bunu sever. İlk 10 senede ne diyecekler? Gördün mü işte bize dedikleri her türlü laf, bilim adamlarını harcamak kolay. Bak, köprüye de karşı çıktılar, şunu yaptılar, bunu yaptılar, bak balık üretimi bile arttı, yaşasın şu, kahrolsun bu. İyi ne güzel oldu, ama üst tabakadaki üretim gitti, alt tabakaya ekstra yük getirdi, ama bunu kompanse edecek oksijeni sağlayamadı. Onun için ne olacak? O kritik yerdeki oksijen eninde-sonunda bitecek. Bitince ne olacak? Şimdi ondan sonrasını bilmiyoruz. Yani doğanın nasıl davranacağını biliyoruz. Bunu bunu yaparsanız ekstra yük olur, alttaki oksijen biter. Sonra Allah bilir. Ondan sonrasının eğitimini almadık. Ondan sonra doğanın nasıl davranacağını bilmiyoruz. Bir şekilde cevap verecek, ama nasıl?

Bilmem?

Ne olabilir?

H₂S'li su yukarı gelirse balık göçü biter. Kim ne tarafta kaldı? Ne bileyim ben, işte hamsi orada, palamut burada, hamsi biter mi?

Ne bileyim, yani hiçbir şekilde ona cevap veremiyoruz

Menimiopsis leyidi diye bir deniz anası girdi Karadeniz'e. Hamsi balığın yumurtasını yedi, şunu yedi bunu yedi, Karadeniz'in tamamını kapladı. Biz sefere çıktığımızda bembeyaz bir Karadeniz, yani bembeyaz bu denizanasıyla kaplanan bir denizde gittiğinizi düşünün, öyle hallere geldik. Geminin 4-5 metre dipte su alma, motorun su soğutma haznelerini bile tıkamaya başladı. Öyle bir an geldi ki hiçbir, hepsi hiçbir şey bulamadı. O kadar o kadar çoğaldı ki belki insanlığın sonu gibi hiçbirisi yiyecek hiçbir şey bulamadı ve aniden köktü. Sonra da hamsi tekrar eski verimli haline geri döndü. Biz ne yaptık?

Sadece izledik, doğanın nasıl davrandığını izledik.

Öngörüyor muyduk, biliyor muyduk? Yok, bilmiyoruz. Sadece izledik.

Burada ne olacak? İşte bunu da bilmiyoruz, ama anoksik tabaka olursa ne olur, onu biliyoruz. Bütün Marmara elimizden gider. Bütün Marmara elimizden giderse ne olur? Fakir bir ülkenin çocukları oluruz. Gerisini de bilmiyorum, ama olursa bana göre bir daha da geri dönüşü olmaz. Niye? Çünkü bir emir verip de Çanakkale Boğazına sen daha fazla su pompalayacaksın diyecek gücümüz yok. Deriz de uyar mı, uymaz mı bilmem. Bundan sonra gidelim, ama eğer böyle olursa, çılgın proje yapılacak olursa ülkemiz uluslararası alanda bir ekolojik felaketi yaratan ülke olarak tarihe geçer. Bak, Türkler bunu bunu yaptı, işte Marmara gitti, İstanbul gitti, bunun için fakirleştiler, şöyle oldular, böyle oldular diye kitaplara konu olacak bir şey yaparız. Niye? Çünkü Marmara Denizi gibi bir denize sahip olan bir ülke yok. Yani bunu alıp da Panama'daki oşinografi, Amerikadaki oşinografi getirip burada konuşturamazsınız, bilmezler. Marmara Denizi dünyada sadece ve sadece bize has bir denizdir. Boğazlar gibi bir yer daha yoktur. Keşke olsa da oradaki bilgi birikimiyle gelip burada ahkam kesseler, öyle bir şey yok. Hocam, işte Haliç de kokuyordu, temizlendi diyeceksiniz. Haliç'te bizzat çalışanların başındayım, işte Haliç ölçeğiyle Marmara ölçeğini aynı şekilde görün diye koydum. Keşke nokta olabilse, Haliç'in bütün dertleri köprünün dubalarıdır. Köprünün dubaları kalkınma

dakikalar içinde temizlenir dedik. Hadi ayıp olmasın diye 3 günde bir tüm suyu değiştir bu nedenle 3 günde bir temizlenir dedik, dakikalar içinde temizlendi. Bu kadar basit. Unkapanı Köprüsünü kaldırın, bütün Haliç 5 dakikada temizlenmezse gel Hoca, sen neresin falan deyin, beni sorgulayın. Yani yok su getirdik, şunu yaptık, fıskeye kurduk falan falan, onların hepsi hikaye, fıskeye bir işe yaradı. Polis helikopterini düşürdü, o kadar kişi öldü. İşte doğayla böyle uğraşırsanız bazen böyle ters cevaplar alıyorsunuz. Haliç'i yaptık, Marmara'yı yaparız gibi bir şey yok. Demin bahsetti Hocam, işte ben İstiranca'lardan boğaza kadar bir hat çizdim. Bakın, onun eğimi bu, Google Earth'a girin yapın. Yani yaratacağınız adanın akiferleri İstiranca'lardan doluyor. Adayı yaptın, adı üstünde işte Hocam da söyledi, drenaj kanalı açtın. Bütün tatlı suyu kaybettin. İyi, deniz suyu oraya dolacak. Dip suyu da gitti. İşte bahsettik, yeni şehir kurdunuz 3 000 000-5 000 000, oradaki insanlar tuvalete gitmeyecek mi? Yasak kardeşim gitmeyecekler dersiniz eyvallah, gidecekler, sifonu çekecekler mi? Çektiler. O su nereye gidecek? Karadeniz'e atarız, ama yapana kadar Marmara'ya at, niye oraya attığın her şey zaten boğazdan geri geliyor. Karadeniz'de çok açığa atarım, mühendislik çalışması elbet yaparsınız. 3-5 mil açığa gidersen o su gelmez, ama oraya sırf boru için 3-5 milyar dolar ödersin. Var paramız. Tamam, o da olur. Marmara'ya gelirse ne olur? Zaten can çekişiyor dedik, zaten öldü ölecek dedik. İşte bunu da yaparsanız işler kötü hale gelir, ama eğer şu olduysa, yani şimdi ilk işim devletin, bilimin, her şeyin şuraya abanması lazım. Eğer buradaki şu mavinin en dibe indiği yerde oksijen hakikaten bitmişse, iş bitmiştir. Kanalı yapsan da olur, yapmasan da olur. Deniz bilimi onu der. Niye? Nasılsa Marmara elden gitti, cenazeyi nasıl kaldırırın onu bilmem, ama işte ölünün koktuğu gibi burası da kokar, onu bilirim. İnşallah yanılırım, umarım yanılırım. İşte deniz bilimcisi işin başında olan 3 bayan orada oturuyor, kalkın elinizi sallayın, şöyle deyin, böyle diyin. Bilfiil iş başında olanların şimdi çıkıp bunu ölçüp eğer H₂S hakikaten varsa, bu işin ne kadar ciddi olduğunu, hele böyle seçim geçim, bilmem ne gününde onu bunu suçlamadan öte mesela, dün bütün atık suların kesilmesi lazımdı. Ergene Havzasını boşaltacaklarmış Marmara'ya, o işin unutulması lazımdı. Belediyelerin arıtım tesislerini tam kapasite çalıştırması lazımdı. Bakın, belediyeler paramızla o kadar arıtım tesisi kuruyorlar, hiçbirini çalıştırmıyorlar.

Çünkü borunun ucu Marmara'nın alt suyuna gidiyor. Çalıştırsalar harcamaları gereken elektrik faturası var, gelmiyor. Almaları gereken kimyasallar var, almıyorlar.

Ne demektir bu? Çalıştırmıyorlar. Çünkü biliyor ki o Marmara'nın altına gidiyor, aman oradan gider kardeşim deyip gidiyor. İyi de Marmara'nın altı işte yani o aslında çocuğun tepesine bindik bindik bindik, öldürdüysen benim bilgi birikimim bir daha o canlanmaz, ama umarım bir kırıntı vardır, bir şey vardır, şu yanlıştır her ne kadar aletin sonucu olsa da umarız bütün bunlar olmaz.

Yani kim seçilir edilir bilmem, ama eski yönetim seçilirse bak, ne hale getirdin demek lazım, yeni yönetim seçilirse aman hemen şuraya bir şey yapalım demek lazım. O da gelip bana soracak: Ne yapmak lazım? Ah bilsem derim. Belki yeni işbaşındaki arkadaşlar biliyordur. Ben hepinize teşekkür ederim, sağ olun.

Bu sunudan aylar sonra ÇED ön raporu çıktı. Hurafelerin yerini kanalın uzunluğu ve geçeceği yerler belirlendi. Havuda bir musluk var ikinci musluğu takarsanız havuz boşalır uyarılarım ile uyumlu olarak açılacak kanal nedeni ile Karadeniz'den Marmara'ya gelen suyun % 12 mertebesinde artacağı raporda belirtildi. ÇED raporuna göre "Kanal İstanbul olmaksızın sadece İstanbul Boğazı'ndan geçen toplam akım $182 \text{ km}^3 / \text{yıl}$ iken, Kanal İstanbul'un teşkil edilmesi durumunda bu değer $203 \text{ km}^3 / \text{yıl}$ değerine çıkmaktadır. Bu da yaklaşık %12 mertebesinde fazla suyun Karadeniz'den Marmara Denizi'ne girişine tekabül etmektedir."

Ben demiştim demeyeyim ama havuza takılan ikinci musluğun Karadeniz'den, Marmara'ya daha fazla su taşıyacağı ortada. Mevcut dengelerin korunması için Karadeniz'e %12 daha fazla su girmeli. Demek bir yerlerden her sene 21 km^3 fazla su bulmalısınız. 21 km^3 ne demek hayal etmek zor ama Atatürk Barajı 48 km^3 su tutuyor dersem işin boyutunu en azından görsel olarak algılayabiliriz.

Her sene Karadeniz'e giren suyu Atatürk Barajının yarısı kadar arttıracamız. Ya daha fazla yağmur yağacak ya daha az su buharlaşacak ya da nehirlerin debilerini arttıracamız.

Hepsi de doğa üstü kuvvetler gerektiren birer olgu. Demek havuzun boşalmasını seyredeceğiz.

Elbette havuz boşalmayacak. Dip akıntı artacak ve Karadeniz'e yani zaten alt tarafı oksijensizlikten etkilenmiş olan bir suya daha fazla oksijensiz su pompalayacağız. Oksijenden yana yararı yok ama tuzluluğu arttıracak ve derinde bulunan zehirli su daha hızla yüzeye yaklaşacak.

Elbette biz görmeyeceğiz ama ilerisi için Karadeniz'in Norveç fiyortlarına dönmesine neden olacak bir olay. Ve her lodos ile Karadeniz'in kokmasına neden olacak bir sorun.

Av. ALEV SEHER TUNA - Oturumun 4. Konuğu Prof. Dr. Doğan KANTARCI. Orman Fakültesi emekli öğretim üyesi, bu konularda çok derin bilgi sahibi olan uzman bilirkişilik yapan, bizim bütün çevre davalarımızda hiç ücretsiz bize bilirkişiliği yapan uzman, raporları yazan Cerattepe'de, Ergene'de, 3. Köprüde, Havalimanında, şimdi de Kanal İstanbul'da bütün desteği içinde teşekkür ediyorum. Buyurun Hocam.

Prof. Dr. M. DOĞAN KANTARCI
İstanbul Üni. Orman Fakültesi Toprak İlimi ve Ekoloji ABD. (EM)

KARADENİZ – MARMARA DENİZİ KANALI'NIN (İSTANBUL KANALI) YAKIN ÇEVRESİNE YAPACAĞI ETKİLER HAKKINDA EKOLOJİK DEĞERLENDİRMELER

ÖZET

“Kanal İstanbul Projesi” “Çılgın Proje” gibi isimler altında ortaya atılan “Karadeniz-Marmara Denizi Kanalı” eski bazı tasarımların güncellenip, halkı meşgul edecek gündem yaratmak çabaları olarak değerlendirilmekten öteye gidemez. Bir de “ÇED Başvuru Dosyası” hazırlanmış olması konuyu iyice eğlenceli duruma getirmiştir. Karadeniz-Marmara Denizi arasında bir kanal ile Sovyet Rusya-Bulgar akınını durdurmak düşüncesi ABD 1950 planıdır. Ancak bu plandan, etkisiz ve çok pahalı olacağı düşünülerek vazgeçilmiştir. Kanalın 35 km’lik kara bölümünde en az 1,7 milyar m³ materyal kazılacağı hesaplanmıştır. Kazılıp, kabaran materyal 2,426 milyar m³e ulaşacaktır. Farklı özgül ağırlıklara göre kazılan materyal 5,6-6,1 milyar ton kadar hesaplanmaktadır. Raylı sistemle taşınsa dahi, kazılan materyalin taşınması 22-25 yıla yayılmaktadır. Küçük Çekmece Gölünde yapılacak derinleştirme kazısından çıkacak dip çamuru (115 milyon m³) can çekişmekte olan Marmara Denizi’ni “Balık yaşamaz” ortama dönüştürecektir. İstanbul’da Boğaziçi yerleşimlerini akaryakıt tankeri kazalarından (Yangın) korumak için açılacağı belirtilen kanalın çevresine yeni kentler planlanmaktadır. Ama 145 000 tonluk bir akaryakıt veya gaz tankeri kazasında genişliği 360 m olarak planlanan kanal çev-

resindeki yerleşimlerin tümü yanacak, insanlar ölecek, kanal da kullanılamaz duruma gelecektir. Karadeniz'in ve çevresindeki ülkelerin de kanal projesinden olumsuz yönde etkilenecekleri bilinmektedir. Boğaziçi'ni korumak için bir kanal yapmak ve çevresini de yerleşime açmak girişimi ciddiye alınamaz. Ancak konuyu gene de ele almak ve olabilecek olumsuz etkileri değerlendirmek, Türkiye'yi tehlikeye atanları uyarmak ve "Çılgın Proje" propagandasına kanmış masum insanlarımızı da bilgilendirmek gerekmektedir.

1.GİRİŞ

"Kanal İstanbul Projesi" olarak tanımlanan "Karadeniz-Marmara Denizi Kanalı" dikkat çekici bir geçmişi olan ve çevresine yapacağı etkiler bakımından da çok tartışılacak olan bir projedir. Hiç bir geçerli gerekçeye dayandırılmamış olan bu proje üzerinde tartışmak tam anlamı ile "Abesle iştigal etmek" olarak tanımlanabilir. Ancak ortaya konulmuş olan ÇED Başvuru Dosyası ve ÇED raporu "etüde dayandırılmış gibi" görünen bazı sayısal veriler ve önermeler üzerinden de tartışmaya açılmıştır.

2. ANASTASİUS SURLARI VE BALKAN HARBİ DENEYİMİ

Orta Avrupa ve Balkanlara yerleşen Türk imparatorluklarının ve devletlerinin Bizans üzerine akınlarını uzak mesafeden önlemek için MS 512'de yapılan Anastasius (Anasthase) suru da şehrin korunmasını sağlayamamıştır (F. Dirimtekin 1948) (Harita 1. ve şekil 1). Balkan Harbinde Lüleburgaz-Pınarhisar savaşında Türk Ordusunun Çatalca'ya kadar geri çekilmesi ve Çatalca'da taze kuvvetler ile önce savunma, sonra saldırı ve Bulgarların yenilmesi süreci de dikkatle değerlendirilmelidir. Trakya'da Ergene ovaları gibi düz arazinin (Harita 2.) savunulmasında derinlikli tertiplenme, ileri/geri ve karşı saldırı hareketleri gereklidir. Kanal karşı saldırı harekâtını önleyecek su dolu bir yapıdır. Birinci Dünya Savaşında Türk Ordusu'nun Süveyş Kanalı'nı geçmek için yaptığı saldırı büyük kayıplar ile sonuçsuz kalmıştır. Yoğun ateş altında bir suyu aşmanın neye mal olacağı iyi bilinmektedir.

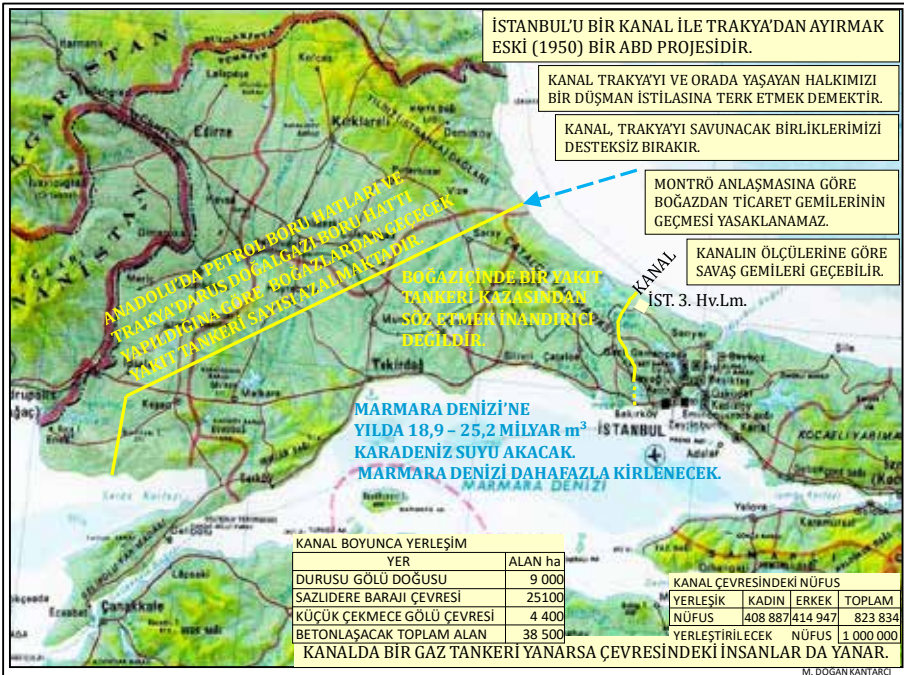
3. KARADENİZ-MARMARA KANALI PROJESİNİN GEÇMİŞTEKİ TASARIMI

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Demirperde ülkelerinin Avrupa ve Türkiye üzerine yapabilecekleri askeri saldırı harekâtına karşı ABD'de bazı savunma projeleri geliştirilmiştir.

Bu çerçevede İstanbul'un batıdan gelecek bir zırhlı birlik saldırısına karşı savunulması için de "Su kanalı" oluşturulması düşünülmüş ve buna ait bir de harita yapılmıştır (Harita 3.). Bu projedeki kanalın güzergâhı Durusu (Terkos) Gölü'nün batısından, Büyük Çekmece Gölüne uzanan alçak arazi ile vadiyi izlemektedir. Ancak gerçekleştirilmesi çok güç ve pahalı olduğu gibi, Trakya'nın savunulmasını imkânsızlaştıracığı (Savunma, geri çekilme, takviye ve karşı hücum) ve yaratacağı diğer olumsuz etkiler değerlendirilerek, proje gündem dışı bırakılmıştır.

Harita 3'de bir kanalın da Saros Körfezinden, Evreşe Ovası üzerinden, Marmara Denizine açılması öngörülmüştür. Bu kanal; aklımıza 1915 yılındaki Çanakkale/Gelibolu savaşını, öte yandan da "Türk Boğazları-Montrö Antlaşmasının" kanallar ile aşılmasını getirmektedir.

Harita 2. Trakya'nın arazi yapısı, doğal gaz boru hattı ile İstanbul Kanalının konumu ve kanal oluşturacağı sorunlar



Harita 3. ABD'de 1950 yılında Marmara Denizi ve İstanbul'un savunulması amacı ile Çatalca Yarımadası ve Gelibolu Yarımadası-Evreşe Ovası'nda açılması öngörülmüş olan kanallar



4. KARADENİZ-MARMARA KANALI PROJESİNİN GÜNÜMÜZDEKİ TASARIMI

Karadeniz-Marmara Denizi Kanalı önceden beri bilim çevrelerinde konu edilmiştir. Bülent Ecevit te DSP Başkanı iken İstanbul'da bir basın toplantısında Karadeniz ile Marmara Denizi arasında bir kanal projesini dile getirmiştir (Hürriyet Gzt. 18.1.1994) (TEMA Rp.2015 sh.13).

Kanal projesi; İstanbul/Karadeniz Boğazı 3. Köprüsü, köprü bağlantı yolları, İst.(Yeniköy)

3. Hava Limanı projeleri ile birlikte 2010 ve 2011 yılında da gündeme getirilmiştir. 2010 yılından beri de çeşitli ortamlarda bilimsel ve teknik bakımdan varsayımlar üzerinde "Kanal İstanbul Projesi" tartışılmıştır (TEMA rp. 2015, İst. Barosu 2016, vd). Kanal için bir ÇED Başvuru Dosyası hazırlanmıştır (Çınar Müh. Mim. AŞ. 2017). ÇED raporu da hazırlanmıştır (2019). Bu ÇED raporu da hem tartışmalıdır. Hem de tartışılacaktır.

4.1. KARADENİZ-MARMARA KANALI'NIN YERİ VE BOYUTLARI

Karadeniz-Marmara Kanalı için farklı güzergâhlar üzerinde değerlendirmeler yapılmıştır. ÇED Başvuru Dosyasında 3 ayrı geçiş yolu arasında önerilen güzergâh; Durusu Gölü'nün doğusundan başlatılıp, Sazlıdere Barajı üzerinden Küçük Çekmece Gölüne ulaşmaktadır (Harita 2). Kanalın boyu 45 km, eni yüzeyde (önce 250) sonra 360 m, tabanda (önce 125) sonra 275 m ve derinliği 25 m olarak belirlenmiştir. Kanalın 35 km'lik bölümü arazide, 10 km'lik bölümü ise Küçük Çekmece Gölü'ndedir. Kanalın genişliği, Sazlıdere baraj gölünde artacak ve Küçük Çekmece Gölü'nde 1000 m'ye ulaşacaktır (Tbl. 1, Hrt. 2,3,4, şkl. 2, Kst. 1).

4.2. KANAL İÇİN YAPILACAK KAZI MİKTARI

Karadeniz'den Küçük Çekmece Gölü'ne kadar kara alanında 1,417 milyar m³ materyalin kazılacağı, Küçük Çekmece Gölü tabanında da 115 milyon m³ çamurun kazılacağı bildirilmiştir (Tablo 1). Bildirilen kazı miktarı kanalın su dolu hacmi ile yan ve alt beton kaplamaları için yapılacak kazı hacmi olmalıdır. Gerçek kazı miktarı, kanal üstündeki arazi de göz önüne alınarak, 1,606 (1,733) milyar m³ olarak hesaplanmaktadır (Tablo 1.2.2. ve 1.4.). Bu materyalde % 40 kadar hacim artışı olacağı da hesaba katılırsa taşınması ve yığılması gereken kazı materyali hacmi 2,249 (2,426) milyar m³'e ulaşacağı sonucuna varılmaktadır (Tablo 1.2.2. ve 1.4. şekil 2 içinde ve tablo 2 ile kesit 1 ve 2). Bu materyalin özgül ağırlığı kaya veya tortul materyal cinsine göre 2,0 ve 2,5 ton/m³ arasında kabul edildiğinde, toplam ağırlık 5,6-6,1 milyar ton hesaplanmaktadır. Bu miktardaki materyalin kuzeye Karadeniz'de bir Konteyner limanı ile dalgakıran yapılması ve Durusu Gölü önüne yığılması, güneyde Marmara Denizi'nde de bir Konteyner limanı yapılması ve adalar oluşturulması kamyonlar ile mümkün değildir. Materyalin bir raylı sistem ile taşınması gerekmektedir (Harita 4). Kanalın kazılması ve materyalin raylı sistem ile taşıma süresi de 22-25 yıllık bir süreye uzar. Kazı materyali hem kuzeye, hem de güneye doğru taşınabilir. Önce yol yapmak gerekir. Mevcut yollar ile hızlı çalışamaz. Yol açmak, materyali nakletmek, kanal betonunu atmak gene de 12-13 yılı alır. Oluşturulacak adalar, dalgakıranlar kanal kazısından çıkacak yumuşak eosen ve miosen kireç taşları ile yapılamaz. Marmara Adası'ndan sert kireç taşları getirmek gerekir.

Tablo 1.1. Karadeniz-Marmara Denizi kanalının boyutları

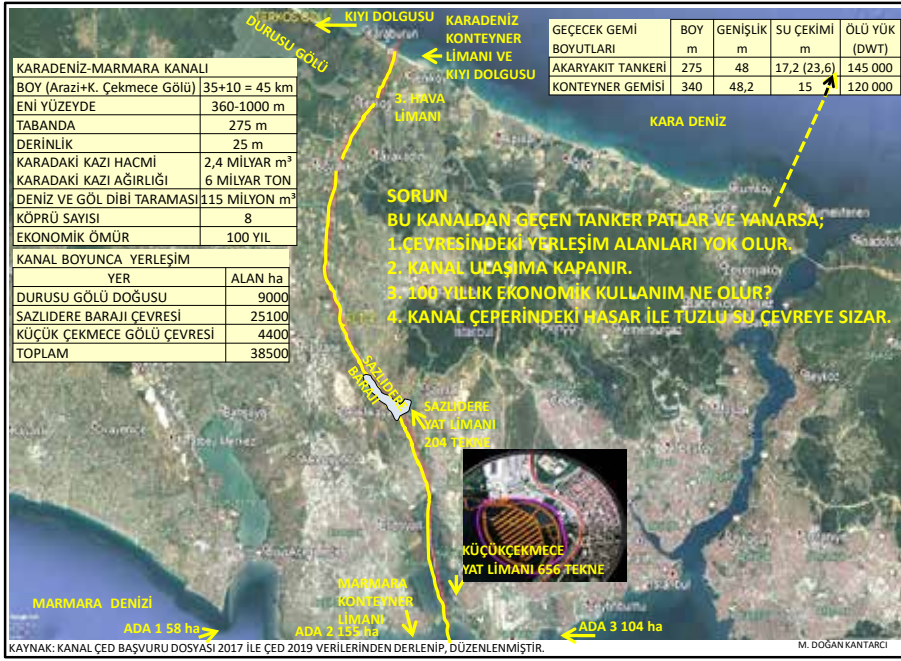
(ÇED Başvuru Dosyası 2017 ve ÇED rp. hazırlık süreci ve ÇED dosyası 2019)
(1,417 milyar m³ kanalın hacmidir. Karadaki kazı hacmi 2,4 milyar m³ olarak hesaplandı.)

BOY km	45
YÜZEYDE	(önce 250) 360-1000 m
TABANDA	(önce 125) 275 m
DERİNLİK	25 m
KARADAKİ KAZI HACMİ	1,417 MİLYAR m ³
DENİZ VE GÖL DİBİ TARAMASI	115 MİLYON m ³
KÖPRÜ SAYISI	Önce 6, sonra 8
EKONOMİK ÖMÜR	100 YIL

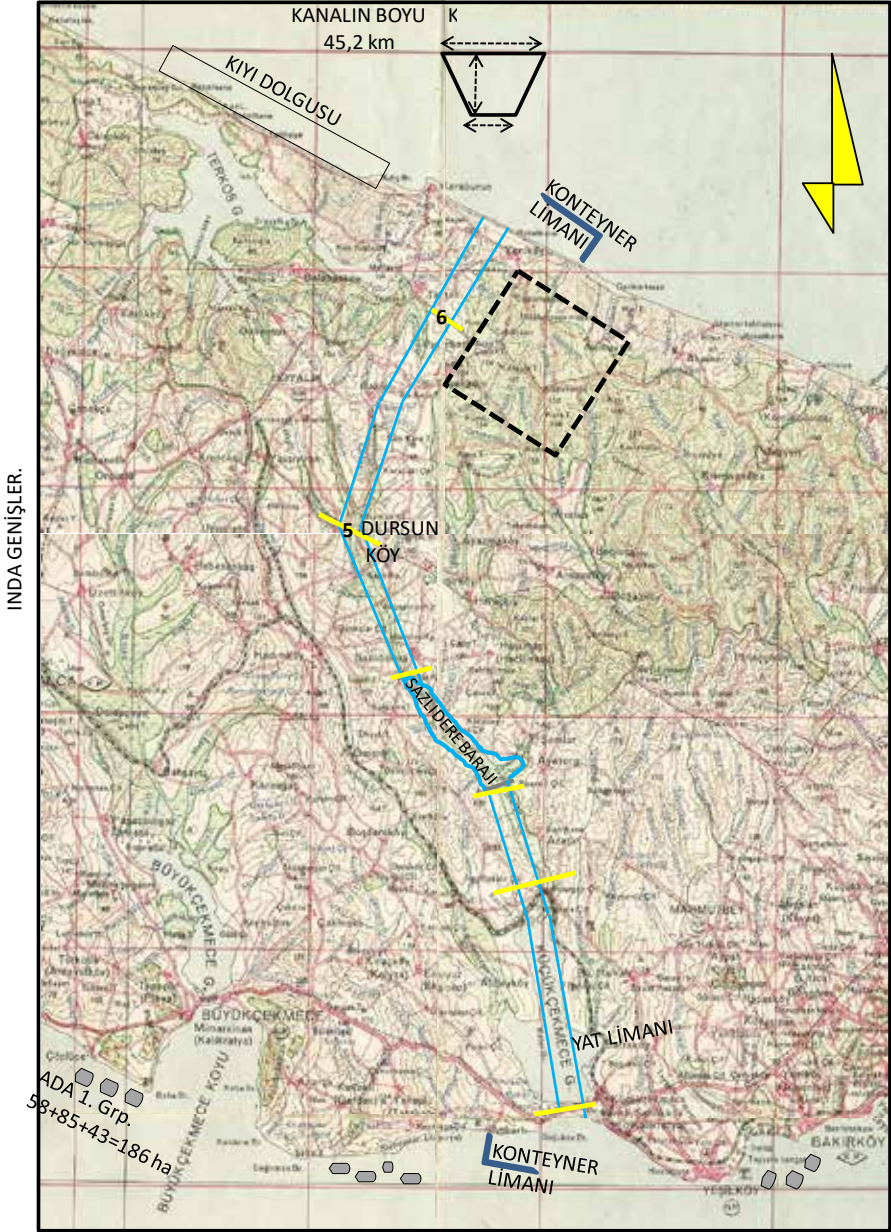
Tablo 1.2. Ortalama 50 m yükselti için İstanbul Kanalında kazılacak materyal hacmi ve ağırlığı

TABLO 1.2.1. YÜSELTİSİ 50 m OLAN ARAZİDE KAZILACAK HACİM (Üst kenarı 360 m, alt kenarı 275 m olan kanal ile çevresindeki Yamaç şevleri ve taban betonunu ile çalışma hacmi için)			TABLO 1.2.2. KAZILIP, TAŞINACAK KAYA VE MATERYALIN AĞIRLIĞI 35 km ARAZİ İÇİN KAZI HACMİ (m ³)		
TÜM HACİM		GERÇEKTE	35 km ARAZİ İÇİN KAZI HACMİ (m ³)	1 606 500 000	1 732 500 000
ÜST KENAR (m)	75+360+75=510 m	510	% 40 KABARMA	642 600 000	693 000 000
ALT KENAR (m)	115+275+115=510	510	TOPLAM KAZI HACMİ (m ³)	2 249 100 000	2 425 500 000
DERİNLİK (m)	50+25+15=90 m	90	AĞIRLIK D = 2,0 Ton/m ³ İÇİN (Ton) (Kabartılmış materyal)	4 498 200 000	4 851 000 000
1 m ARAZİ İÇİN KAZI HACMİ (m ³ /m)	45 900	49 500	AĞIRLIK D = 2,5 Ton/m ³ İÇİN (Ton) (Kabartılmış materyal)	5 622 750 000	6 063 750 000
TABLO 1.2.3. KANAL SU HACMİ İÇİN KAZILACAK HACİM (Bu hacim tbl.1.2.1. hesabı içindedir.)			TABLO 1.2.4. KANAL TABAN BETONU İÇİN KAZILACAK HACİM (Bu hacim tbl.1.2.1. hesabı içindedir.)		
ÜST KENAR (m)	360	KANALIN	ÜST KENAR (m)	500	
ALT KENAR (m)	275	EN DAR	ALT KENAR (m)	500	
DERİNLİK (m)	635/2	HACMİ	DERİNLİK (m)	40	
ORTA KENAR (m)	317,5	35 km için	KAZILACAK HACİM (m ³)	20 000	
	317,5 x 25 m	m ³			
KAZILACAK HACİM (m ³)	7 937,5	277 812 500			
AÇIKLAMA:					
1. İstanbul Kanalı için ÇED başvuru dosyasında; üst kenarı önce 250 m, alt kenarı 125 m ve derinliği 25 m olan yamuk kesit ölçüleri verilmiştir.					
2. Kanal kesit ölçüleri daha sonra; üst kenarı 360 m, alt kenarı 275 m ve derinliği 20,75 m olarak değiştirilmiştir. Ancak Suez Max gemi boyutlarına göre kanalın derinliği 25 m'den az olmamalıdır. Bu durumda kanal kesit ölçülerinin en az; üst kenarı 360 m, alt kenarı 275 m, derinliği 25 m olan bir yamuk kesit olması gerekir.					
3. Kanalın açılacağı arazi sırtlar ve tepelerden oluşmaktadır. Arazinin ortalama yükseltisi 50 m, sağ ve soldaki şevler de 75+75 m kabul edildiğinden; kazı yapılacak arazideki en dar kanal kazısında; üst kenarı 510 m (= 550 m), alt kenarı 400 m (Kanal beton kalınlığı+kalıp kalınlığı ve çalışma alanı için) ve derinliği 50 m+25+15 m=90 m (Üst materyal kalınlığı + kanal derinliği + kanal taban betonu) olan bir kesitte çalışılacaktır.					
4. Kanal eosen kireç taşlarında çalışılacaktır. Eosen kireç taşlarının patlatma ile gevşetilmesi gerekmektedir.					
5. Bu ölçülere göre; yükseltisi ortalama 50 m olan arazide kanalın «GERÇEK KAZI HACMİ» 35 km için 1,733 milyar m ³ olarak hesaplanmaktadır. Bu materyalin % 40 kabartıldığı (Patlatma, kazıma ve taşıma ile) kabul edilirse, toplam materyal hacmi 2,424 milyar m ³ olarak hesaplanır. Eosen kireç taşlarının yoğunluğu 2,0-2,5 ton/m ³ olarak kabul edilirse, kazılacak materyalin ağırlığı (En az) 5,6-6,1 milyar ton olarak hesaplanır.					
6. Kanalın verilen en dar ölçülerdeki kesit hacmi (35 km kazı boyu için) 277,8 milyon m ³ olarak hesaplanmaktadır. Ancak kanal üstü materyal ve yanları ile taban beton kalınlığı ve kalıp, çalışma alanı hesaba katıldığında kazı kesiti en az 550x550x90 m boyutlarında olması gerekir. Bu sebeple kanal için (En az) toplam kazı hacmi 1,732 milyar m ³ ve 5,6-6,1 milyar ton olarak hesaplanmıştır.					
7. Yukarıdaki tabloda verilen ölçüler ve bunlara göre yapılan kazı hesapları en az miktarlardır. Bu miktarların içinde kanalın çevresindeki kazı, makina manevra alanı, kamyon veya raylı sistem yanaşma/manevra alanı, materyali taşıma yolları vd çalışma alanları dahil değildir.					
8. Eosen kireç taşlarının kalınlığı ortalama 70 m kadardır. Yükseltisi 50 m olan arazide 90 m'lik kazı yapılsa, eosen kireç taşlarının tabanındaki paleozoik temele veya diğer jeolojik kayalara ulaşılır. Bu ölçekte bir Kanal kazısının yaratacağı etkiler iyi değerlendirilmelidir					

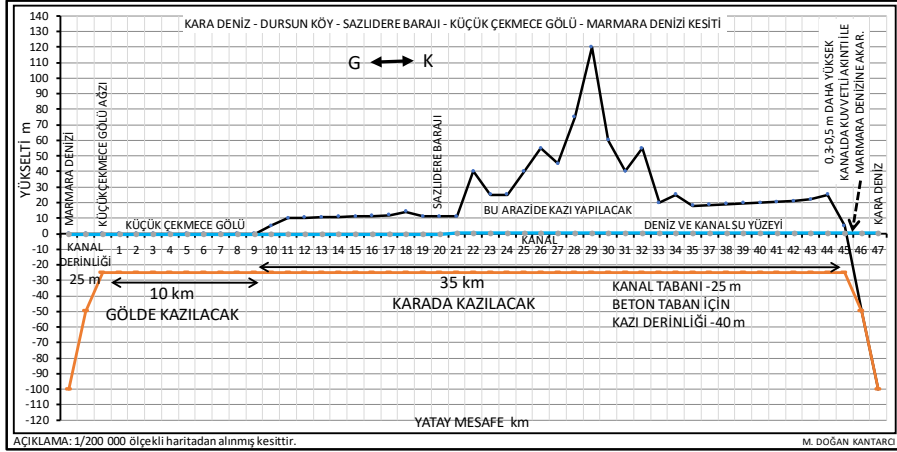
Harita 4.2. Karadeniz-Marmara Denizi Kanalı, ölçüleri ve İstanbul 3. Hava Alanı ile limanlar, dolgular, yerleşim alanlarının konumu



Harita 4.3. Karadeniz – Marmara Denizi Kanalı'nın açılacağı arazi



Kesit 1. Karadeniz-Dursun köy-Sazlıdere Barajı-Küçük Çekmece Gölü-Marmara Denizi kesitinde kanal



KESİT ALANI VE KAZI BOYU	VERİLEN ÖLÇÜLER İÇİN	KAZILACAK GERÇEK HACİM	AÇIKLAMA: Verilen ölçüler; Boy 45 m, kesit üst kenarı 360 m, alt kenarı 275 m, derinlik 25 m su hacmidir. Kanalın gerçek kazı hacmi daha fazladır.
360x275x25 m	45 900	49 500	KANAL SU HACMİ (Verilen ölçülere göre yamuk kesit için)
35 000 m	1 606 500 000	1 732 500 000	GERÇEK KAZI HACMİ (Kanal beton kalınlığı ve kalıp ile 400 m en kesit)
%40 KABARMA	643 600 000	693 000 000	KANAL VE ÜSTÜNDEKİ ARAZİDE KAZI HACMİ (Ort. 50 m yükselti için)
TOPLAM m³	2 249 100 000	2 425 500 000	DİKKAT! Arazi alçak tepeler ve sırtlardan oluşmuştur. Kanal üst kenarı (0 m) üstünde farklı yükseltiler vardır. Bu sebeple ortalama 50 m yükselti için hesap yapılmıştır.

D=2,5 ton/m³ İÇİN 6 063 750 000 ton

Yapılacağı belirtilen kazı kanal kesiti içindir. Arazide üst materyal + kanal kazısı ve %40 kabarma ile toplam kazı hacmi 2,4 milyar m³ olup, kayanın (2,5 ton/m³) yoğunluğuna göre kazılıp, taşınacak materyal en az 6,064 milyar ton olarak hesaplanmaktadır.

4.3. KANALDAN GEÇİRİLMESİ ÖNGÖRÜLEN GEMİ BOYUTLARI VE SAYILARI

Kanaldan geçirilmesi öngörülen gemiler; (1) Akaryakıt tankerleri, (2) Konteyner gemileri olarak 2 sınıfa ayrılmıştır. Akaryakıt tankerlerinin yükü 145 000 DWT için seçilmiştir. Bu tankerlerin boyu 275 m, eni 48 m, su çekimi 17,2 m olarak verilmiştir. Kanaldan geçirilebilecek en büyük Konteyner gemileri 120 000 DWT yük boyutunda olup, bunların boyu 340 m, eni 48,2 (veya 42,8) m, su çekimi 15 (veya 14,5) m olarak verilmiştir. Gemi boyutlarının SUEZ-MAX boyutları göre belirlenmiştir (Tablo 3).

Tablo 3. Kanaldan geçmesi öngörülen gemi boyutları ile SUEZMAX boyutları	BOY	GENİŞLİK	SU ÇEKİMİ	ÖLÜ YÜK
	m	m	m	(DWT)
AKARYAKIT TANKERİ (ÇED B.d. sh.5)	275	48	17,2	145 000
KONTEYNER GEMİSİ (ÇED B.d. sh.5)	340	48,2 (42,8)	15 (14,5)	120 000
SUEZMAX (Süveyş Kanalı'ndan geçebilecek	275/280	48-50	16-17	140 000— 160 000
GEMİ BOYUTLARI (Vehbi Aydın Kaptan'dan)		42,8 / 14,5	Draft: Yüklü durumda su çekimi	

İstanbul (Karadeniz) Boğazından 2006-2017 döneminde geçen gemi sayısı ile ortalama günlük gemi sayısı tablo 4.1. ile şekil 4.1.'de verilmiştir. İstanbul Boğazı'ndan 17 tür gemi geçmektedir. Bunların tonajları ve boyutları farklıdır. En çok geçen gemi türleri; dökme yük gemisi, genel kargo gemisi, konteyner

gemisi, petrol tankerleri, kimyasal yük tankerleri ve sıvılaştırılmış gaz tankerleridir. Yılda geçen gemi sayısı 45575-56886 arasında belirlenmiştir.

Günlük ortalama gemi geçişi 122-160 arasında hesaplanmıştır.

Şekil 4.1'de genel kargo gemisi miktarının giderek azaldığı görülmektedir. Tablo 4.2. ile şekil 4.2'de yıllık ve günlük ortalama gemi sayılarında da önemli bir azalma dikkati çekmektedir. Bu azalma ticari bir daralmayı işaret edebileceği gibi, gemi tonajlarında ve büyüklüklerindeki artışa da bağlı olabilir.

Tablo 4.3. ile şekil 4.3'te yakıt ile kimyasal madde taşıyan tankerlerin yıllık ve günlük ortalama sayıları verilmiştir. Bu sayılarda genel bir azalma yerine bir dalgalanma vardır. Bu konudaki yorumu meslek mensuplarına bırakmak gerekir. Bizi ilgilendiren gemilerin tonajları, boyutları ve sayılarıdır. Boru hatları yapıldıkça yakıt taşıyan gemiler de azalacaktır.

İstanbul Boğazından geçen petrol tankerleri ile yük gemilerinin dümen arızası vd arızalar sonucunda rotadan çıkıp, kıyıya vurmasını önlemek için 1 veya 2 römorkör ile yedeklenir. Boğaziçi yeteri kadar geniş olduğu için bu yedekleme ve gemiyi römorkör ile itirip, rotaya getirme işlemi yapılabilir. Bu işlemin orta genişliği 317,5 m olan kanalda yapılması mümkün değildir (Resim 1).

En dar yeri hisarlar arasında 698 m olan İstanbul Boğazı'nda tek yönlü geçişe izin verilir. Kanalın boyutları ve akan suyu hızı (≈ 5 deniz mili/saat) göz önüne alındığında; günlük yük ve yakıt gemilerinin çok daha az sayıda ve büyük zorluklar ile geçirilebileceği, Karadeniz ve Marmara Denizinde yapılacak bekleme limanlarında gemi birikimi oluşacağı anlaşılmaktadır. Bekleme yapmak iş günü ve para kaybetmek demektir. Esasen "Doğal su yolu" olan İstanbul Boğazının gemi geçişlerine kapatılması söz konusu da olamaz. Bu değerlendirmeler ve kanalın boyutları göz önüne alındığında bazı küçük teknelerin ve de savaş gemilerinin geçirilmesinin mümkün olabileceği sonucuna varılmaktadır.

Öte yandan Boğaziçi'nde 7.4.2018 günü olan kaza kanalda olursa, tam bir felâket yaşanır (Şekil 5).

Tablo 4.1. İstanbul Boğazından geçen gemi sayısı ve türleri (2006-2017 dönemi)

YILLAR	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
BARÇA	63	47	52	53	28	17	2	19	12	17	6	18
DÖKME YÜK GEMİSİ	5419	5145	5978	6635	5863	6341	7163	6898	7623	7485	7664	8206
ÇİMENTO GEMİSİ	13	6			3	4	2	1	4	8	4	6
KONTEYNER GEMİSİ	2401	2727	2773	2014	2292	2718	2707	2868	3073	2664	2734	2659
GENEL KARGO GEMİSİ	33082	34822	32735	30840	30876	29288	27126	25521	24107	22412	21334	21163
CANLI HAYVAN GEMİSİ	141	136	70	147	243	238	390	432	391	434	585	544
FRİGOFİRİK GEMİ	908	819	805	623	441	248	204	65	24	40	46	45
Ro-Ro GEMİ	436	441	713	350	457	599	492	406	431	377	352	396
ARAÇ GEMİSİ	14	92	189	78	42	47	37	47	93	17	16	45
DİĞER GEMİLER	126	195	117	113	152	179	148	218	224	427	234	227
ROMORKÖR	294	253	313	304	293	245	274	241	231	282	237	262
SAVAŞ GEMİSİ	168	166	200	180	114	94	129	196	237	318	342	237
YOLCU GEMİSİ	1658	1702	1147	786	631	481	583	474	649	444	291	336
FERİBOT	4	1	1		1	3	1	1	4	2	1	1
TANKER (TÜRÜ BELİRSİZ)	7659	7204	6564	6557	6464	6216	5912	5685	5587	5825	6033	6212
KİMYASAL YÜK TANKERİ	1680	2050	1975	1876	1711	1650	1779	1561	1618	1576	1681	1878
SIVI GAZ TANKERİ	814	800	764	866	1099	1227	1336	1760	1540	1232	989	742
TOPLAM	56886	58613	56404	53431	52720	51606	50297	48406	47862	45575	44565	44949
ORT. GÜNLÜK	155,9	160,6	154,5	146,4	144,4	141,4	137,8	132,6	131,1	124,9	122,1	123,1

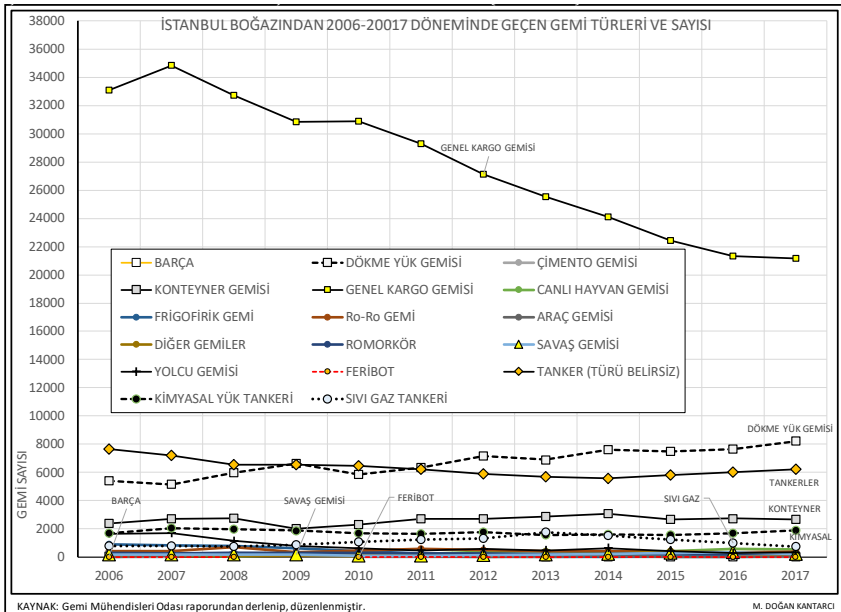
KAYNAK: Gemi Mühendisleri Odası raporundan (Kıymetli genel müdürlüğünün istatistiklerine göre) derlenip, düzenlenmiştir.

M. DOĞAN KANTARCI

AÇIKLAMA:

1. İstanbul (Karadeniz) Boğazından geçen gemi sayısını değerlendirmek için 2006-2017 dönemi çok kısadır. Buna rağmen dikkat çekici veriler vardır.
 2. Dökme yük, konteyner ve genel kargo gemilerinin sayısı çok fazladır.
 3. Petrol tankeri, kimyasal yük gemileri ile sıvılaştırılmış gaz taşıyan gemilerin sayısı da çok fazladır.
 4. Tabloda verilen sayılar farklı tonajdaki gemileri kapsamaktadır. Bunların arasında çok büyük ve Boğazın hızlı akıntısında manevra yetenekleri kısıtlı olanlar da sayısına ulaşamamıştır. Ancak geçen gemiler için bir "Suez maks" boyutları, bir de Cebel-i Tarık boyutları vardır.
 5. Günlük gemi geçişi ortalama sayılar olarak hesaplanmıştır.
 6. Petrol tankeri, kimyasal madde yüklü gemiler, sıvılaştırılmış gaz tankeri, kuru yük ve kargo gemilerinin İstanbul Kanalından geçirmesi bir varsayımdır.
- Çünkü;
- 6.1. Montrö Anlaşmasına göre "Doğal bir deniz geçidi" olan İstanbul (Karadeniz) Boğazından vazgeçip, Kanaldan geçmesi için hiçbir zorlama yapılamaz.
 - 6.2. Bu sayıdaki (Günlük sayı) geminin kanaldan geçişi sağlanamaz. Gemiler üst üste birikerek sıra beklerler. Bu bekleme hiçbir kapatanın işine gelmez.
 7. Açılacak kanallın ölçüleri ile suyun akış hızı göz önüne alındığında buradan ancak hızlı ve manevra yeteneği yüksek gemiler (Savaş gemileri) geçebilir. Kanal Türk savaş gemileri için gerekli değildir.

Şekil 5. Boğaziçindeki (7.4.2018) gemi kazası kanalda olursa



Resim 1. İstanbul Boğazından geçen bir gemi ve onu yedekleyen Türk römorkörü (6.7.2019)



Şekil 5. Boğaziçindeki (7.4.2018) gemi kazası kanalda olursa



4.4. KANAL ÇEVRESİNDE GELİŞTİRİLECEK YERLEŞİM ALANLARI

Kanalın geçirilmesi öngörülen arazideki yerleşim alanlarında var olan nüfusun 2016 yılı itibariyle 823 834 kişi olduğu belirtilmiştir (Tablo 5.1.).

Kanal çevresinde; kuzeyde Durusu Gölü'nün doğusunda 9 000 ha alan, Sazlıdere Barajı çevresinde 25 100 ha alan ve Küçük Çekmece Gölü çevresinde 4 400 ha alan olmak üzere toplam 38 500 ha alanın yeni yerleşimlere açılacağı öngörülmüştür (Tablo 5.2., şekil 2 ve Harita 3, 4). Yerleşime açılması öngörülen bu alanlar orman, otlak ve tarım alanlarıdır. Kanal çevresindeki köylerin geçim ve yaşama kaynakları yok edilmiş, yerleşim alanına dönüştürülmüş olacaktır. Burada yaşayan halkın göç etmesi veya yeni iş alanlarına kaydırılması gerekmektedir. Ancak bölgede tarıma dayalı besin maddeleri üretimi, otlaklardan et ve süt üretimi, ormanlardan temiz içme suyu üretimi (Bölgenin ve çevresinin devamlılığı) yok olacaktır (Tablo 5.3. ve şekil 6 ve İmara açılan alan için şekil 7).

Kanalın bir yanından öte yanına geçiş ise ayrı bir sorundur. Kanaldan geçireceği söylenen büyük gemilerin direk/anten yüksekliğine göre, köprü yüksekliklerinin 68 m olması gerekir. Bu ölçüye göre kanalda yapılacak köprülerin arazinin 20 m veya 50 m yükseltisine göre durumu ve halkın geçişi de tartışmalıdır (Kesit 3).

Kanalda yapılacak köprülerin yüksekliğini azaltmak için direk yüksekliği daha az olan gemilerin geçireceği söz konusu edilmiştir. Daha alçak direkli gemiler veya dolu tanker, kuru yük gemisi geçirmek ile köprü yüksekliği azaltılabilir. Bu durumda da kanalın derinliği (25 m) büyük gemiler için yeterli olamaz (Tablo 3'te SUEZMAX yüklü gemi su derinliği).

O halde amaç;

(1) Kanaldan başka türlü gemiler (Örnek olarak yabancı savaş gemileri gibi) geçirmek,

(2) Bu arada da kanal bahanesi ile araziye el koymak ve yeni yerleşimler (Kanal manzaralı bahçeli evler) yapıp, satmak olarak görünmektedir. Arazi satışları da bu yöndedir (Tablo 5.3.).

Tablo 5.1. Kanal çevresindeki nüfus (2016)

YERLEŞİM	KADIN	ERKEK	TOPLAM
KÜÇÜK ÇEKMECE	381539	385070	766609
ALTINŞEHİR	6883	7412	14295
ŞAHİNTEPE	17121	18226	35347
SAZLIBOSNA	578	598	1176
DURSUNKÖY	224	232	456
BAKLALI	399	416	815
TAYAKADIN	1270	2132	3402
TERKOS	490	469	959
DURUSU	383	392	775
TOPLAM	408887	414947	823834

KAYNAK: TÜİK 2016 verilerine göre ÇEDBD sh.44)

Tablo 5.2. Kanal çevresinde öngörülen yerleşim alanları

YER	ALAN ha
DURUSU GÖLÜ DOĞUSU	9000
SAZLIDERE BARAJI ÇEVRESİ	25100
KÜÇÜK ÇEKMECE GÖLÜ ÇEVRESİ	4400
TOPLAM	38500

KAYNAK: ÇED Başvuru Rp. 2017

- (1) ÇED Başvuru Dosyası 2018'de verilen alan ve arazi kullanımına dağılımı.
 (2) ÇED Raporu ekim 2019'da verilen alan ve arazi kullanımına dağılımı (Bkz. Açıklama).
 (3) 31.1.2019 tarihli onay ile imara açılan alan ve arazi kullanımına dağılımı (Bkz. Açıklama).

(1) ÇEDBD 2017 sh.135'ten derlenmiştir.	ALAN	ORAN	ORMAN + FUNDALIK		(2) ARAZİ KULLANIMI ÇED EKİM 2019				ORMAN + FUNDALIK		
	ha	%	ha	%	ARAZİ	ha	m ²	%	ha	m ²	%
TARIM	7915,96	61			TARIM ALANI	3567,29	35672892	52,16			
ÇAYIR	448,71	3,46			ÇAYIR	447,18	4471801	6,54			
MERA	641,74	4,94			MER'A	503,89	5038876	7,37			
FUNDALIK	771,8	5,95	771,8	5,95	FUNDALIK	445,08	4450819	6,51	445,08	4450819	6,51
ORMAN	445,3	3,43	445,3	3,43	KÖMÜR OCAĞI	21,75	217504,3	0,32	21,75	217504,3	0,32
GÖL	1470,25	11,33			ORMAN	264,16	2641625	3,86	264,16	2641625	3,86
KIYI KUMULU	68,93	0,53			GÖL	743,59	7435861	10,87			
YERLEŞİM	1199,72	9,24			KIYI KUMULU	559,68	5596809	8,18			
ADA	15,54	0,12			YERLEŞİM ALANI	286,44	2864361	4,19			
TOPLAM	12977,95	100	1217,1	9,38	TOPLAM	6839,06	68390548	100	730,99	7309948	10,69
					FARK	-6138,89					
						% 52,7					

(3) İMARA AÇILAN ALAN (Aralık 2018)		
ONAY 31.1.2019	ALAN ha	ORAN %
OTLAK	253,9	90,79
ORMAN	24,02	8,59
YERLEŞİM	1,73	0,62
TOPLAM	279,66	
	ALAN m ²	
İMARA AÇILAN ALAN	2 796 584	
GELİŞME VE KONUT	763 983	
TİCARET VE KONUT	552 926	
TİCARET, TURİZM, KONUT	37 748	
KONUT ALANI	1 354 657	
ÖNGÖRÜLEN NÜFUS	18 206	

AÇIKLAMA:

1. ÇED Başvuru Dosyası (2018 sh. 135'te verilen 12 977,95 ha alan ve bu alanın arazi kullanım dağılımı temel veri olarak alındığında; ÇED Raporu'nda (Ekim 2019) verilen alan ilk verilen alanın % 52,7'si kadardır (Tarım alanlarında önemli eksilime var).

2. KANAL'ın açılacağı alan ortalama 1750 ha (35000 m boy x 500 m en) olarak hesaplanır. ÇED Raporu (Ekim 2019) verilen alandan (6839,06 ha) ile kanalın kazı alanı çıkarılınca geri kalan alan 5089,05 ha olup, kanal çevresindeki yollar, makina parkı, kazılan materyalin depo/dolgu alanları, kanal inşaat malzemesinin depo alanları vd operasyon alanları için kullanılacak araziyi kapsamaktadır. Ancak 1 nu'lu tabloda verilen toplam alan hem kanal operasyon arazisini, hem de kanal çevresinde kurulacak yerleşim alanlarını kapsamaktadır. Bu durum kanalın genel görünüm haritasında da farkedilmektedir.

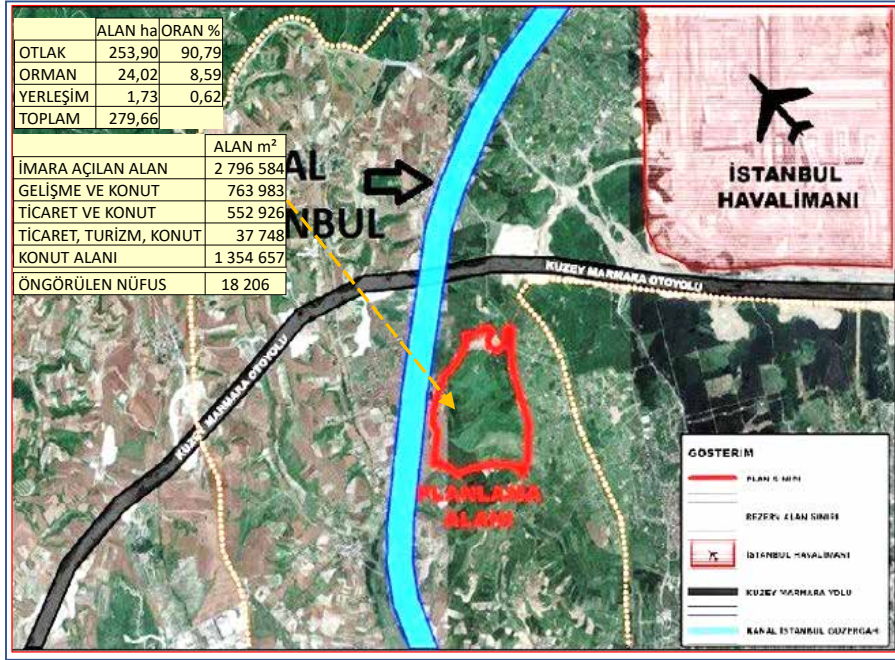
3. Kanal ile İst. Hava alanı arasında Dursunköy ile Arnavutköy arazisinde 1/100 000 ölçekli «Çevre Düzeni Planı» değiştirilerek 279,66 ha alan Aralık 2018'de imara açılmıştır. Arazi için hazırlanan uygulama imar planı, 31 Ocak 2019 tarihinde bakanlık tarafından onaylanarak 4 Şubat 2019'da itirazlar için tekrar askıya çıkarılmıştır. ÇED raporu (Ekim 2019) ile ÇED Başvuru Dosyası arasındaki arazi kullanım farkı, tarım mera ve orman arazisine yeni kurulacak yerleşim alanlarının dışarıda bırakılmasından kaynaklanmaktadır.

4. Tablo 1 ve 2 arasındaki tarım alanları farkı (7915,96-3567,29=4348,67 ha) dikkat çekicidir (Köylüden satın alınmış tapular?).

Şekil 6. İstanbul Kanalı alanında ve çevresinde etkilenecek arazinin kullanımı

(ÇED Başvuru Dosyası ile ÇED 2019 rp. arasında “tarım alanları” farkı dikkat çekicidir.)

Şekil 7. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Dursunköy ile Arnavutköy arazisinde 1/100 000 ölçekli planını değiştirip, imara açmış (2018) ve 4.2.2019'da askıya çıkarmıştır.



4.5. KARADENİZ VE MARMARA DENİZİ'NDE YAPILAR

Kanaldan geçecek gemilerin bekleyeceği iki limandan biri Karadeniz'de kanal girişinin doğu yanında, diğeri Marmara Denizi'nde Küçük Çekmece Gölü çıkışının batı yanında konumlandırılmıştır (Harita 3, 4). Durusu Gölü ile İst. Hava alanı önünde kazı materyalleri ile bir "Kıyı dolgusu" yapılması öngörülmüştür (Şekil 8).

Karadeniz'de yapılması planlanan konteyner limanının girişinin karayel fırtınasında sorunlu olacağı belirtilmiştir (Kaptan Saim Oğuzülgen tarafında değerlendirmesi) (Şekil 8).

Karadaki kazı materyali eosen ve miosen kireç taşları ile bunların üstünde yer alan pliosen akarsu tortulları olup, deniz dolgusunda sorun yaratacak niteliktedirler (Harita 6). Eosen kireç taşları yeterince sert ve sıkı olmadıkları gibi, katık maddeleri de kil olup, deniz yapılarında kullanılamaz. Miosen kireç

taşları daha da kaba olup, kil oranı daha fazladır. Deniz yapılarında kullanılabilen kayalar Cebeci kalkerleri ile Marmara Adası mermerleri ve Burgaz Adası kuvarsitleri vd kayalardır. Bunlar da planlanan ölçekteki limanlar ve dolgular için yetersizdir.

Karadeniz'de kıyı dolgusu, konteyner limanı ile kanal girişini koruyacak dalgakıranların dolguları için denize dökülecek materyaldeki kil bölümü ($\text{Ø} \leq 2 \mu\text{m}$) suda yüzecektir (- elektrik yüklü kil mineralleri Ca^{+2} ile bağlansa da akarsuda çökelmezler). Kil bölümü balıkların solungaçlarını tıkayıp, ölümlerine sebep olacaktır. Karadeniz hamsisinin ve diğer balıkların göç yolu buradan geçmektedir (Harita 5, resim 4).

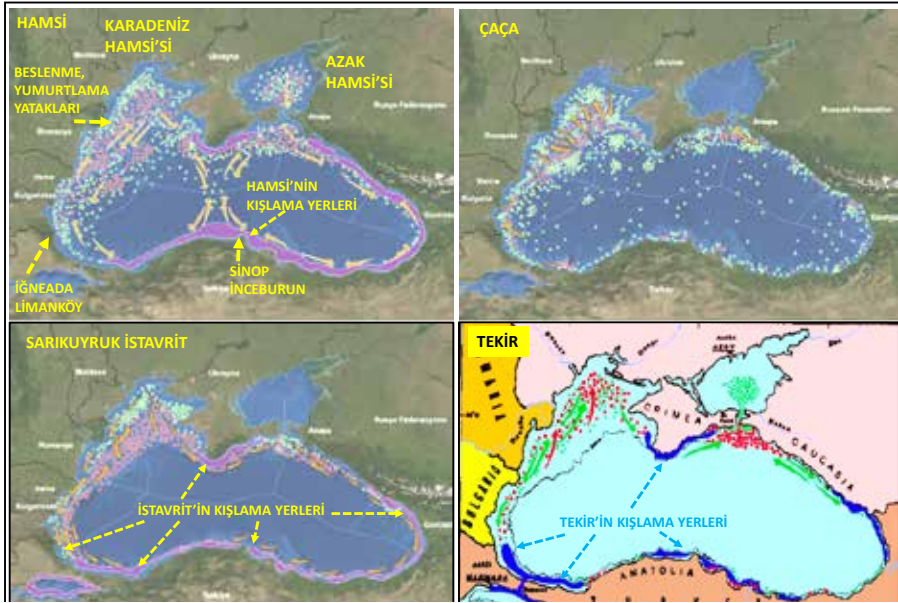
ÇED Başvuru Dosyasında; Kanal kazısından ($\approx 2,4$ milyar m^3) ve Küçük Çekmece Gölü dip taramasından (115 milyon m^3) elde edilecek materyal ile Marmara Denizi kıyısında 3 yerde adaların yapılması planlanmıştır (Harita 3, 4). Özellikle Marmara Denizi'nde ada oluşturulması öngörülen alanların altında derin bir çamur tabakası bulunmaktadır. Marmara Denizi kıyısında yapılması öngörülen konteyner limanı ile adalar, Çınarcık-İstanbul çukuru üstünde önemli bir kütle/yük ve göçük olasılığı olarak yer alacaklardır (Harita 4 ve 10). ÇED raporu ekim 2019'da ise adaların oluşturulmasından vazgeçilmiştir.

Şekil 8. Karadeniz konteyner limanı: Karaburun-Yeniköy kıyısında yaklaşık 2,8 milyon m^2 deniz alanına yapılması planlanmıştır.



4.6. KANAL BOYUNCA YAT LİMANLARI

Sazlı Dere Barajı'nın Şamlar Deredeki girintisine 204 teknelik bir yat limanı ile Küçük Çekmece Gölü'nün doğusuna 656 teknelik bir yat limanı yapılması planlanmıştır (Harita 3).



5. KANALIN GEÇİRİLECEĞİ ALANDA ARAZİ KULLANIMI

Arazi kullanımı; orman, tarım ve otlak alanları ile yerleşim, sanayi vb alanları, doğal ve yapay su yüzeylerini (Göl, baraj, bent vb), kıyıları, kumsalları ve kullanılmayan kayalıkları kapsamaktadır. İstanbul İl'inin arazi kullanımı tablo 6. ve şekil 9'da verilmiştir.

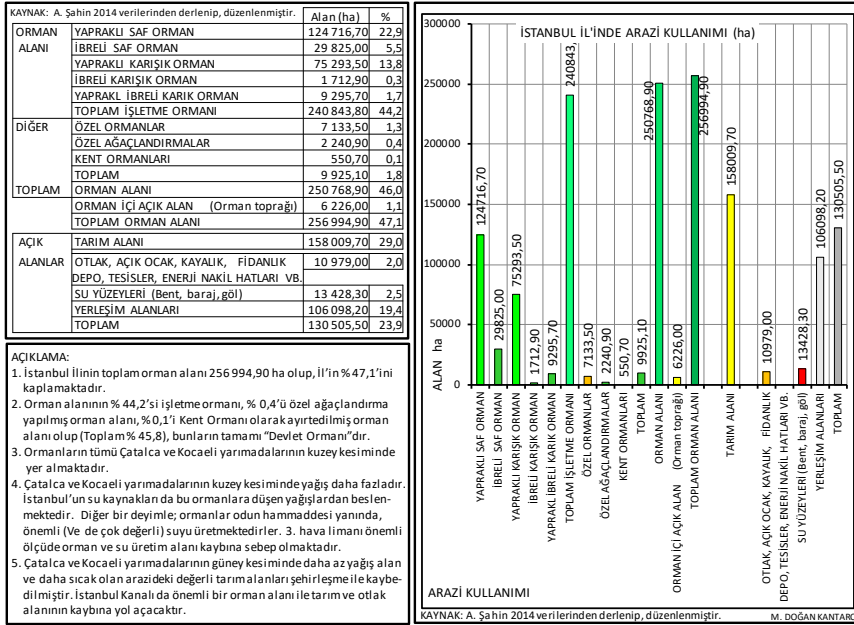
Harita 2., 3 ve 4'teki arazi görünümü; Karadeniz-Marmara Denizi arasında açılacak olan kanalın orman ve otlak alanları ile köylerin tarım alanlarından geçirildiğini ortaya koymaktadır. Kanalın kazılması sırasında arazide iş makinelerinin çalışma alanları, materyalin taşınacağı yollar ve ≈ 3 milyar m^3 kazı materyalinin taşınmak üzere depolanacağı alan da bu köylerin tarım alanları olacaktır. Bu kazı materyalinin bir bölümünün dökülüp, sıkıştırılması ile oluşacak alana yeni kentlerin yapılması öngörülmüştür (Tablo 5.2. ve 5.3. harita 2, 3).

Tarımsal yapı istatistiğine göre DİE 1985); İstanbul İl'inin 1983 yılında ekili alanı 105 766 ha, bu alandan üretimi 206 955 ton tahıl, 6 816 ton baklagil, 28 924 ton endüstriyel bitki (Bunun 28 910 tonu şeker pancarı), 22 911 ton yağlı tohum (Bunun 22 600 tonu gündöndü), 30 058 ton yumrulu bitki (Soğan, sarımsak, patates), 30 365 ton taze sebze, 13 841 ton taze baklagil, 116 122 ton bostan vd sebzeler, 10976 ton taze soğan, sarımsak vd sebzeler olmak üzere toplam 295 654 ton tarım ürünü ile 25 695 ton yeşil ot, 3 787 ton kuru ot olarak verilmiştir (Tablo 7). Tablo 6'da verilen İstanbul'un tarım alanı (158 009,70) ha ile tablo 7'de verilen 105 766 ha ekili alan arasındaki fark meyvelik, üzüm bağı ve nadas vb tarım alanlarını kapsamaktadır. Bu yerler ağaç sayısı olarak verildiği için alana dönüştürülmemiştir (Dönüştürme emsal değerleri verilmemiş). 1983 yılı istatistik verilerinde (DİE 1985); İstanbul İl'indeki dört ayaklı hayvan sayısı 319 312 olup, bunların 157 400'ü sağmaldır. Üretilen süt miktarı 49 150 ton olarak verilmiştir. Bu hayvanlardan 1983 yılında alınan et miktarı 50 675 tondur. Elde edilen deri sayısı 2 387 660, yapağı 180 ton, kıl 10 ton olarak belirlenmiştir. Kümes hayvanları sayısı 4 321 891 tavuk+horoz, 33 430 hindi olarak, yumurta üretimi 25 077 olarak verilmiştir. Arı kovanı sayısı 23 170 olup, üretilen bal 25 tondur (Tablo 7).

Tarımsal yapı 2003 verilerine göre (DİE 2005) İstanbul'da ekili alan 93 314 ha'dır. Yalova'nın 1995 yılında il olması ile 4175 ha ekili alanı (1983) düşülürse, İstanbul'un 1983 yılındaki ekili alanı 101 591 ha olarak hesaplanır. İstanbul'un ekili alanı 1983-2003 arasında (20 yıl) 8277 ha azalmıştır. Ekili alan azalması % 8,15 olarak hesaplanmıştır. Bu alan Özal yönetimince 1983'ten itibaren çiftçiye verilen desteğin azaltılması sonucunda oluşan iç göçe önemle bağlı olarak değerlendirilebilir. Aynı sürede tarımsal üretim azalarak 295 654 tondan, 251 325 tona gerilemiştir (Fark -136 799 ton. Tablo 7). Üretim azalması % 12,8 oranındadır.

Tablo 8'de tablo 7'de verilen toplam alan ve üretim tabloları İstanbul Kanalı alanında yok edilecek tarım alanları ile karşılaştırma yapılabilmesi için tekrar verilmiştir. İstanbul Kanalı'nın çevresinde etkili olacağı tarım alanı ÇED Başvuru Dosyasında 7915,96 ha olarak belirtilmiştir. Daha sonra ÇED 2019 raporunda kanal inşaatından doğrudan etkilenecek tarım alanı 3567,29 ha olarak verilmiştir. Aradaki fark -4348,67 ha olup, % 54,9 oranında azalma vardır. Gerçekte Kanalı'nın etki alanındaki tarım alanlarının çoğunun satın alınıp, toplanmış olduğu bilinmektedir. Bu alanlar yabancı uyruklu kişilere satılması girişimleri sürmektedir.

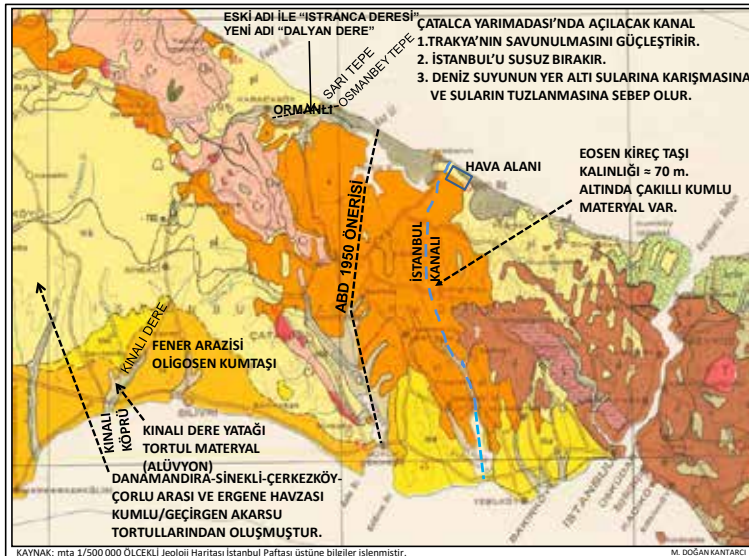
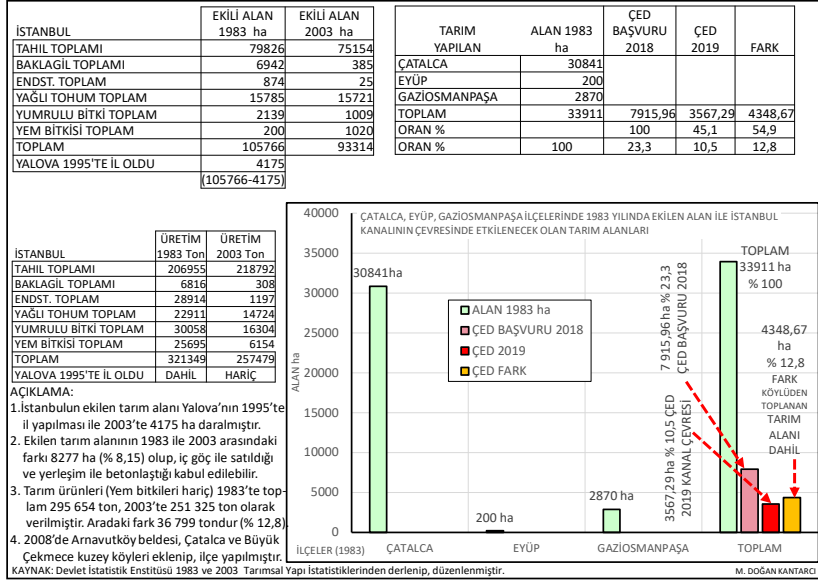
Çatalca, Eyüp ve Gaziosmanpaşa ilçelerinin 1983 yılındaki toplam ekili tarım alanı 33911 ha'dır. Arnavutköy ilçesi (2008) esas itibariyle Çatalca İlçesi kuzey köylerini kapsamaktadır. Kanal çevresindeki tarım alanı 7915,96 ha, üç ilçenin tarım alanınının % 23,3'ü kadardır (Tablo 8.3. şekil 10). Bu durumda tarım alanları kaybına bağlı olarak üretim kaybı da çok yüksek olacaktır. İstanbul'u besleyen köylü de toprağından ayrılacak, gecekondulaşma artacaktır.



6. KANALIN GEÇİRİLECEĞİ ALANDA JEOLojİK YAPI VE SU ÜRETİMİ

Karadeniz-Marmara Denizi arasında yapılacak olan kanal esen kireç taşlarının yaygın olduğu araziden geçirilmektedir (Harita 6). Eosen kireç taşları çatlaklı yapıda oldukları için yağış sularını derinlere sızdırırlar. Derinlere sızan ve yer altı suyunu oluşturan sular İstanbul'un içme ve kullanma suyunu sağlamaktadırlar. Sazlıdere Barajı ile bölgedeki diğer barajlar ve bentler, Küçük Çekmece ve Büyük Çekmece gölleri ile gerisindeki alüvyal arazinin altındaki taban suyu, yer altı suyu da esen kireçtaşlarının çatlak sisteminden sızan yağış suları ile beslenmektedir.

Tablo 8.1. İstanbul İl'inde ekili tarım alanları Tablo 8.3. İstanbul İl'inde 3 ilçenin 1983 yılında ekili tarım alanları ile İstanbul 1983 ile 2003 karşılaştırması Kanalinin yok edeceği tarım alanı

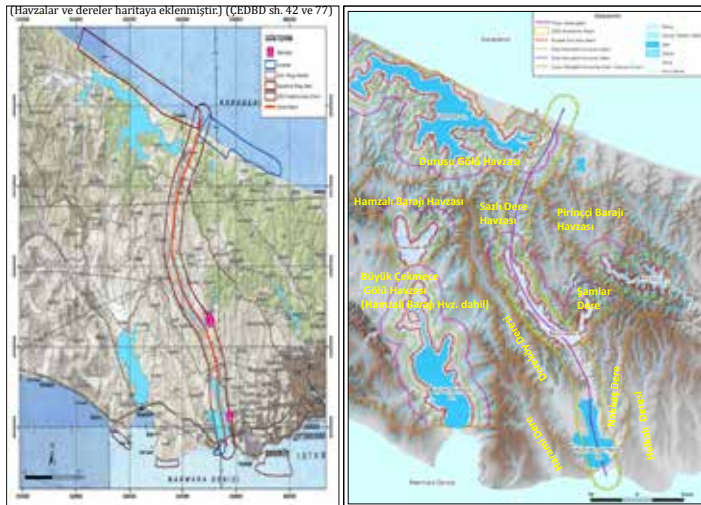


Harita 10.2. Marmara Denizi'nde Kuzey Anadolu Kırığı ve çöküntü çukurları

Harita 7'de kanalın geçirileceği arazi ile Durusu Gölü, Küçük Çekmece, Büyük Çekmece gölleri ve Sazlıdere görülmektedir. Bu durumda bir deprem, kaza veya yangın halinde kanalda oluşacak çatlaklardan ve yırtıklardan sızan deniz suyunun da vadi boyunca Marmara Denizi'ne ulaşmağa devam edeceği kabul edilmiş olabilir. Arazi yüzeyden böyle gözükmektedir. Ancak eosen kireç taşlarının çatlaklı yapısı derinlerde yeraltı suyunu farklı yönlere de sızdırabilmektedir. Sazlı Dere vadisi boyunca olabilecek bir deniz suyu sızıntısının yan vadilere ve Büyük Çekmece Baraj Gölü'ne sızma olasılığı göz ardı edilemez. Aynı olasılık Durusu Gölü Havzası'nda da vardır. Sızıntı bir perde beton ile uzun süre önlenemez. Kanal boyunca hızlı akıntının kazı dolgusuna da sızacağı ve yüksek basınçlı tuzlu suyun zamanla betonu ve içindeki demirleri etkileyeceği de hesaba katılmalıdır (Kesit 2, şekil 3).

Sazlı Dere Barajı; "Önemsiz ve kirlenmeğe açık durumda" olarak küçümsenmektedir Sazlıdere Barajı İstanbul'un önemli içme suyu kaynaklarındanır. İstanbul'un varlığı ve devamlılığı içme ve kullanma suyunun üretimine bağlıdır. Kentin yaşanabilirliği ve devamlılığı göz önüne alındığında; kuzeydeki orman alanları ile Durusu Gölü ve Büyük Çekmece Gölünü tehdit eden, Sazlı Dere Barajını yok edecek olan bir kanal ile 3. hava limanının, **getirileri ne olursa olsun**, kabul edilmesi mümkün değildir (Tablo 9.1.- 9.2. (Şekil 11'nin içinde), şekil 11, tablo 10 ve harita 8.1. ile 8.2.)

Harita 8.1. Karadeniz-Marmara Denizi Kanalı güzergâhı ile göllerin ve akarsu havzalarının ilişkisi



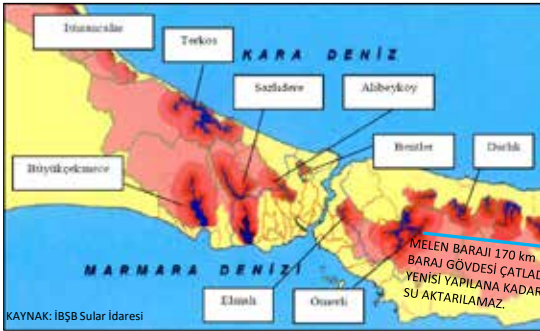
KAYNAK: İBŞB Sular İdaresi 2017 verileri.			26.12.2017	
BARAJIN ADI	KULLANILABİLİR SU HACMİ m ³	SU PAYI %	DOLULUK %	
ÖMERLİ	235 371 000	27,10	66,62	
PABUÇDERE	58 500 000	6,73	90,48	
SAZLIDERE (Sazlı Bosna)	88 730 000 SON VERİ: 91 600 000	10,21 10,54	31,29	
BÜYÜK ÇEKMECE	148 943 000	17,15	49,12	
ALİBEY	34 143 000	3,93	73,76	
TERKOS	162 241 000	18,68	76,05	
KAZANDERE	17 424 000	2,01	100	
ELMALI	9 600 000	1,11	13,70	
DARLIK	107 500 000	12,38	57,27	
İSTRANICALAR	6 231 000	0,72	100	
TOPLAM	868 683 000	100,00		

Sazlıdere Barajı (Sazlı Bosna): (Enlem: 41°13'16", Boylam: 28° 69' 21") Sazlıdere Barajı, İstanbul'da, Sazlıdere üzerinde, içme suyu üretmek amacı ile 1991-1996 yılları arasında inşa edilmiştir. Kaya gövde dolgu tipi olan barajın gövde hacmi 1 880 000 m³, akarsu yatağından yüksekliği 48,00 m., normal su kotunda göl hacmi 129 959 m³ olup, kullanılabilir su hacmi 91,60 hm³, normal su kotunda göl alanı 11,81 km²'dir. Baraj yıllık 50 hm³ içme suyu sağlamakta olan orta büyüklükte bir barajımızdır. Baraj; Şamlar Köyü, Hadımköy ve Sazlıbosna arasında yer almakta olup, çevresi araçla gezilebilir. olan. Barajdaki balık çeşitliliği İstanbul'daki diğer göllerden çok daha fazladır. Başlıca balık çeşitleri; aynalı sazan, adı sazan, israil sazanı, yayın turna, tatlısu levreği, kefal ve kızılkanattır.

ÇED Başvuru Dosyası'nda Sazlı Dere Barajı hakkında bilgi: Kanallın için den geçirilmesi planlanan Sazlıdere Barajı kente verilen toplam suyun % 6,7 azalmasına sebep olacaktır (s.44 vd.).

AÇIKLAMA:

1. İstanbul'un nüfusunun 20 milyon kişiye ulaşması durumunda; kişi başına 250 lt/gün su hesabı ile yıllık içme ve kullanma suyu ihtiyacı 1 825 000 000 m³/yıl, kişi başına 150 lt/gün hesabı ile 1 095 000 000 m³/yıl, kişi başına 100 lt/gün hesabı ile 730 000 000 m³/yıl su gerektiği hesaplanmıştır (Tablo 7.2.).
2. Nüfus 30 milyon kişiye ulaşır,sa, günlük içme ve kullanma suyu ihtiyacı sırası ile 2 740 000 000 m³/yıl, 1 643 000 000 m³/yıl ve 1 095 000 000 m³/yıl olarak hesaplanmıştır (Tablo 7.2.).
3. Sazlıdere Barajı'nın İstanbul'a su sağlayan barajlar ile göllerin arasında % 10,5 oranında bir payı vardır. Bu pay küçümsenemez.
4. Çünkü Istranca Dağlarından İstanbul'a aktarılan su; Pabuç Dere'den % 6,73, Kazan Dere'den % 2,01 ve Demirköy derelerinden % 0,72 olmak üzere toplam % 9,46 oranındadır. Toplamı 82 155 000 m³ olan bu su Trakya için gereklidir. Trakya su sıkıntısı içindedir.
5. Sazlıdere barajı insanların yaşamaları ve bölgenin devamlılığı için vazgeçilemez su kaynaklarından biridir.



7. KÜÇÜKÇEKMECE GÖLÜ VE GÖL'E KANAL KAZILMASI

Karadeniz-Marmara Denizi kanalının güneydeki 10 km'lik bölümünün Küçük Çekmece Gölü'nden geçirilmesi öngörülmüştür. Arazi yapısı ve Gölün konumu ilk bakışta bu kararı doğru gibi göstermektedir. Ancak Küçük Çekmece Gölü'nün yapısı incelendiğinde gölden kanal geçirmeğe kalkışmanın hiç te uygun olmadığı ortaya çıkmaktadır.

7.1. KÜÇÜK ÇEKMECE GÖLÜ

Küçük Çekmece Gölü yaklaşık 10 km uzunluğunda, en geniş yerde eni 6 km, derinliği (En derin yeri) 21 m olan bir "lagün"dür. Denize açıldığı yerde, lodos rüzgârı ile kabaran denizin getirdiği kumlarla bir sedde oluşmuş ve uzun koy (Haliç) Marmara Denizi'nden ayrılıp, göle dönüşmüştür. Derelerin getirdiği sular ile beslenen Gölün denize bağlantısı doğu yanındaki boğaz ile devam etmiştir (Harita 9). Göl tabanında çevreden taşınan ve derelerin getirdiği kum, kil, killi kum, kumlu kil, kumlu tozlu kil türünde materyal çamurları bulunmaktadır (Harita 9). Sazlıdere Barajı Göl'e gelen temiz ve tatlı suyu kesmiştir. Göl, çevresinden gelen ve diğer derelerin getirdiği evsel atıklar

ve sanayi atıkları ile aşırı derecede kirlenmiştir. Gölün dip çamurlarında da önemli miktarda ağır metal birikimi olduğu belirlenmiştir (Üstün, B. ve ark. 2009 ile harita 9).

7.2. KÜÇÜK ÇEKMECE GÖLÜNDE KAZILACAK KANAL

Küçük Çekmece Gölü'nden, yukarıda özetlenen duruma göre içme ve kullanma suyu alınması sakıncalıdır. Göl boyunca açılacak olan 25 m derinliğindeki kanaldan 115 milyon m³ çamur çıkarılacağı, bu çamurun Marmara Denizi'ne dökülüp, ada yapımında kullanılacağı belirtilmiştir (ÇED B.D. 2017, tbl 1, hrt 4). ÇED 2019 raporunda adalardan vazgeçilmiştir. Bu killi çamurun konteyner limanı dalgakıranı dolgusunda da kullanılması mümkün değildir.

7.3. KANAL AKINTISININ KÜÇÜK ÇEKMECE GÖLÜ'NE ETKİSİ

Küçük Çekmece Gölü'nde açılacak kanal tabanda yerine göre 15-20 m'lik bir kazıyı gerektirmektedir (Kanal derinliği 25 m için). Doğu yanındaki koyda yat limanı için bir ölçüde dip taraması gerekebilir. Üzerinde durulması gereken asıl önemli konu göle girecek Karadeniz suyunun akış hızıdır. Su 600-800 m³/sn'lik bir akış hızı göl tabanını kazıyacaktır. Kanaldan göle girecek su 51,8-69,1 milyon m³/gün (18,9-25,2 milyar m³/yıl) arasında olup, gölün su hacminin (145 milyon m³) 2,1-2,8 günde yenileyebilir (Tablo 13). Bu durumda göl suyu yılda en az 130-174 defa Karadeniz suyu ile yenilenecektir. Göldeki tatlı su balıkları vd ile bitkileri ölecek, dibe çökecek ve anaerobik ayrışma ile H₂S, CH₄, NH₃ ve (NH₄OH) oluşacaktır. Göldeki yüksek akıntı taban ve yanlardaki dip çamurlarını Marmara Denizi'ne taşıyacaktır. Göl tabanından yanlara doğru gelişecek oyulmanın yıllarca devam edeceği ve kıyıda önemli denge bozulmaları ve fliş yapıdaki arazide kaymalara sebep olacağı gözönüne alınması gereken çok ciddi bir sorunlardır (Kesit 4 ve şekil 12).

7.4. KÜÇÜK ÇEKMECE GÖLÜ DİP ÇAMURUNUN MARMARA DENİZİ'NE ETKİSİ

Küçük Çekmece Gölünden kazınıp, Marmara Denizi'ne dökülecek çamurda bulunan kil ve bu kil minerallerine bağlanmış olan ağır metaller denizi kirliteceklerdir. Zaten yaşanabilir bir ortam özelliğini önemli ölçüde kaybetmiş olan Marmara Denizi Küçük Çekmece Gölünün çamuru ile daha da kötü duruma sürüklenecektir.

Küçük Çekmece Gölü'nden geçecek olan hızlı akıntının taşıyacağı çamurun ve kumun lodos rüzgârı ve fırtınası etkisi ile zamanla konteyner limanını ve önünü doldurması (Limanın kumlanması) da olağandır (Harita 4).

8. MARMARA DENİZİ İLE KANALIN KARŞILIKLI ETKİLEŞİMLERİ ÜZERİNE ÖZET BİLGİLER VE DEĞERLENDİRMELER

Marmara Denizi ile kanal, Karadeniz ve Karadeniz (İstanbul) Boğazı incelendiğinde iki konu önemle dikkatimizi çekmekte ve öne çıkmaktadır.

(1) Marmara Denizi kırık (fay) sistemi ve oluşabilecek depremler ile etkileri.

(2) Marmara Denizi'nin kirlenmesi ve açılması düşünülen kanalın bu kirlenmeye katkısı.

8.1. MARMARA DENİZİ'NDE ALT YAPI, KIRIK (FAY) SİSTEMİ VE DEPREMLER

Marmara Denizi'nin alt yapısını; Trakya ve Anadolu kıta sahanlıkları ile ortada üç büyük çukurun sıralandığı derin bir çöküntü oluşturmaktadır (Harita 10.1.). Marmara Denizi çöküntü arazisi Trakya kıyısı ve Kocaeli Yarımadası güneyi-İzmit Körfezi doğrultusunda uzanmakta olan "Kuzey Anadolu Fayı'nın" devamıdır (Harita 10.2.). Marmara Denizi çukurlukları doğuda "Çınarcık Çukuru", ortada "Orta Marmara Çukuru" ve batıda "Tekirdağ Çukuru" olarak adlandırılmıştır (Harita 10.1., 10.2. ve resim 1). Marmara Denizi kırık sistemi tarih boyunca çok zararlı etkiler yapmış depremlere sebep olmuştur (Harita 10.3. ve 10.4.). Denizin dibindeki kırıklardan halâ metan (CH_4) ve hidrojen sülfür (H_2S) çıktığı belirlenmiştir (Resim 2 ve 3). Marmara Denizi'ndeki kırık sisteminin farklı parçalarında oluşabilecek depremlerin çevresini etkileme de-recelendirmesi üzerinde de çalışılmıştır (Harita 10.5.). Çınarcık Çukurunda ve diğer kırıklar boyunca oluşabilecek depremlerin, Karadeniz-Marmara Denizi kanalını Sazlıdere Barajı'nın kuzeyine kadar önemle etkileyebileceği belirtilmiştir. Şiddeti ≥ 7 MW olan depremlerin kanalı, kanal ağzında (Marmara Denizi) yapılması öngörülen konteyner limanı ve yığma materyaller ile dolgu yapılarak oluşturulacak dalgakıranı, Küçük Çekmece Gölü'nde ve Sazlıdere Barajı Şamlar Dere koyunda öngörülen yat limanlarını etkilemesi kaçınılmazdır. Bu konuda MS.557 depremi ile çöküp, batan Bathonea antik kıyı kenti çarpıcı bir örnektir (Harita 9). Bütün bu tesislerde oluşacak deprem tahribatı yeniden yapılanma veya tamir ile giderilebilir. Ancak kanalın ana yapısında ve

yat limanlarının temel yapılarında çökme, burulma, yanal kaymalar sonucunda oluşacak çatlamlar ile buradan deniz suyu sızmaları önlenemez. Çünkü hızı 600-800 m³/sn'lik bir debi ile nehir gibi (Boğaziçi'ndeki akıntı!) akan suyun bir kapak sistemi ile kesilmesi, kanalın kurutulup, çatlakların bulunması ve onarılması mümkün değildir. Eosen çatlaklı kireç taşı arazisinde (Harita 6) kanalda oluşacak çatlaklardan sızacak deniz suyunu yaratacağı yer altı suyu tuzlanmasının boyutları da kestirilemez.

8.2. MARMARA DENİZİNİN KİRLENMESİ VE AÇILMASI DÜŞÜNÜLEN KANALIN BU KİRLENMEYE KATKISI

Marmara Denizi bir tatlı su gölü halindeyken Çanakkale Boğazının açılması ve tuzlu Akdeniz suyunun girmesi ile tuzlu bir denize dönüşmüştür. Tatlı su canlılarının ölüp, dibe çökmesi derin çukurlarda anaerobik (Havasız) ayrışmaya ve bu ayrışma ürünleri ile suyun doymuşlaşmasına sebep olmuştur (Harita 10.1., 10.2., kesit 5). Denizin dibindeki kırıklardan çıkan metan (CH₄) vd gazlar da derindeki suları doyurmaktadır. Karadeniz'den gelen daha az tuzlu sular 25 m kalınlıkta bir su akıntısını sağlamaktadırlar. Ancak Tuna Nehri ile diğerlerinin 364,9 milyar m³ kadar su getirdiği ve Avrupa ile Rusya'nın (2 405 000 km² su toplama havzasından) kirliliğini taşıdığı, gözönüne alındığında Marmara Denizi'ni kirleten önemli kaynaklardan biri de belirginleşmektedir (Tablo 14). Marmara Denizi ve kirlenmesi uzmanlık alanımıza girmemektedir. Ancak Karadeniz-Marmara Denizi Kanalı'nın sebep olacağı olumsuzlukların bir bütün halinde sunulması gerekmektedir. Bu konuda da yapılmış araştırmalardan kısa bir özetin derlenip, eklenmesi gerekli görülmüştür.

8.2.1. MARMARA DENİZİ'İNİN KİRLENMESİ VE OKSİJEN MİKTARLARI

Marmara Denizi kirliliği konusunda yapılan çalışmalarda;

(1) Karadeniz sularının taşıdığı organik materyalin giderek derine çökmesi ile derinlerde kirlenmenin arttığı ve anaerobik ayrışmanın devam ettiği,

(2) Marmara Denizi çevresindeki yerleşimlerden denize verilen atıklar ile arıtılmayan evsel atık suların denizi aşırı ölçüde kirlettiği (*Prof. Dr. Naci Görür'ün Nautile araştırma denizaltısı ile 31.5.2007 dalışında gördükleri-Fay'a seyahat 2008*),

(3) İstanbul Yenikapı kolektöründe toplanan atık suların arıtılmadan (1988) denize verilip, kirlenmenin daha da ileri aşamaya götürüldüğü belirtilmektedir.

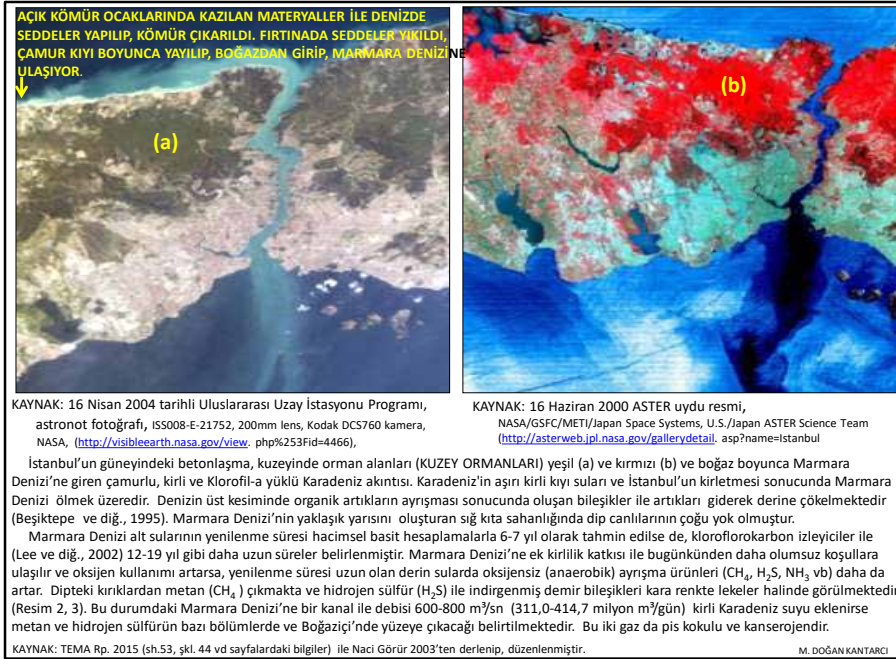
Resim 4'te uzaydan çekilmiş iki görüntüde Çatalca ve Kocaeli yarımadalarında betonlaşma ile Karadeniz Boğazı'ndan Marmara Denizi'ne gelen çamurlu su görülmektedir.

Marmara Denizi sularında oksijen miktarının (mg/lt) yıllara ve derinliğe göre değişimi konuyu daha da belirginleştirmektedir. İ.Artüz ile F.Baykut tarafından yapılmış olan ölçmelere göre; Marmara Denizi sularında oksijen miktarı 50 m'ye kadar 5 mg/lt üstünde ve 900 m'ye kadar da sınır değer olan 2 mg/lt'nin üstündedir (Tablo 11, şekil 13). M. L. Artüz'ün devam ettirdiği ölçmelere göre 50 m derinlikte suyun oksijen içeriği 1974 yılından itibaren 2,4-2,8 mg/lt'ye gerilemiş ve 1988 yılından itibaren de 2 mg/lt değerinin altına düşmüştür (Tablo 12 ve şekil 14). Sudaki oksijen azalmasının "Yenikapı kolektöründe" toplanan atık suyun artırılmadan denize verilmesine bağlı olduğu belirtilmektedir. Alt su tabakasında Karadeniz'e doğru akan tuzlu (Ağır) suya verilen kirli suyun Boğaz boyunca Karadeniz'e taşınacağı zannedilmiştir. Boğaz giriş ve çıkışındaki eşikler ile Boğaziçi'nde girdaplar ve ters akıntılar kirli suyun yaklaşık % 70'inin Marmara Denizi'ne geri dönmesine sebep olmaktadır (Kesit 5) (*Ek bilgi Vatan Gzt.5.3.2010*): *Karadeniz Boğazı girişindeki eşikte, Anadolu Kavayğı ile Yenimahalle arasında 1948 yılında gerilmiş "Denizaltı ağları" 1968 yılına kadar vardı. Dinleme ve izleme aletleri gelişince bu ağlar kaldırılmıştır. Denizin derinliklerine kirli suyu verenler herhalde bu denizaltı ağlarını görmemişlerdir.* Karadeniz'den gelen ve tuzluluğu daha az olan su (Üst 25 m) ile alttaki daha tuzlu su sınırında oksijen miktarı da 1992 yılından beri 2,95 mg/lt ve daha aşağı değerlere inmiştir (Tablo 11, şekil 13, kesit 5).

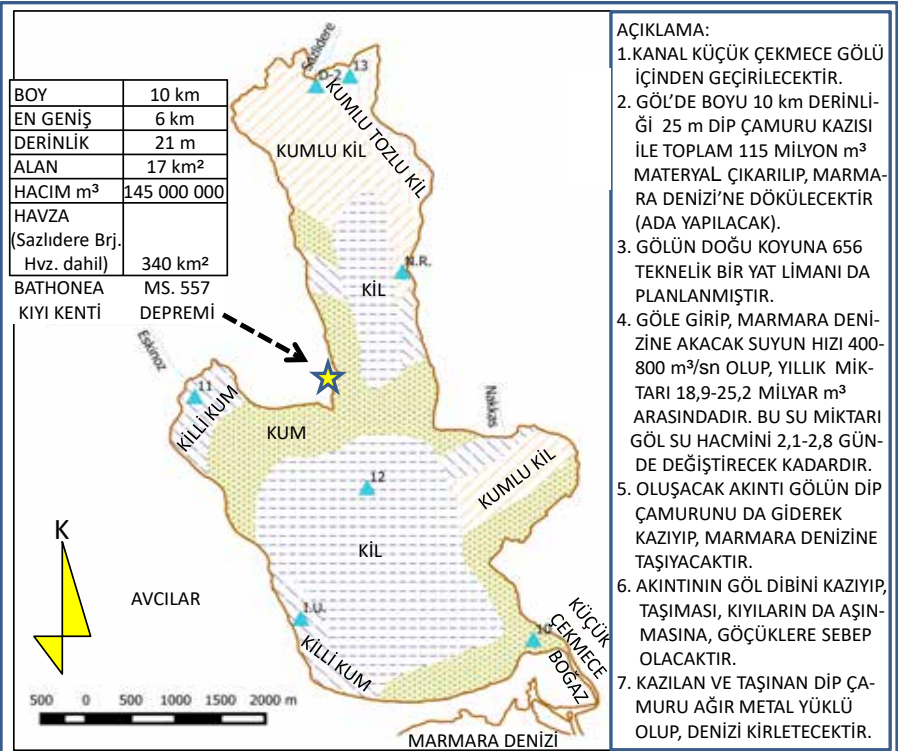
M. L. Artüz ve arkadaşlarının 2015 yılı ölçmelerine (Ortalama değerlere) göre; Marmara Denizi suyundaki oksijen miktarı 17,5 m derinlikten itibaren 5 mg/lt altına, mart ayında 200 m, temmuz ayında ise 45 m derinlikten itibaren 2 mg/lt altına inmektedir (Tablo 12, şekil 14). Deniz suyunun tuzluluğu her iki ayda da 20 m derinliğe kadar 0,030 oranı altında olup (Karadeniz'den gelen su), 25 m'den itibaren artmakta ve 0,030 oranının üstüne (Ege Denizi suyu) çıkmaktadır. Suyun tuzluluk oranı 200 m derinlikten itibaren 0,038 oranı çevresinde sabitleşmektedir (Tablo 12, şekil 14, kesit 5).

Karadeniz'in Ege Denizi ve Akdeniz'e göre ortalama 30 cm daha yüksek olduğu, poyraz rüzgârı altında kuzeyden güneye itirilen Karadeniz'de suyun yükseldiği ve seviye farkının 0,5 m, hatta 1 m'ye kadar ulaştığı bildirilmiştir (C. Saydam İstanbul Barosu paneli 2015/Kitap 2016). Karadeniz'den Marmara Denizi'ne akan daha az tuzlu (Hafif) su 25 m'lik bir üst tabaka oluşturmaktadır

(Şekil 13,kesit 5). Ege Denizi'nden Çanakkale Boğazı ve devamındaki kanyon boyunca Marmara Denizi'ne giren daha tuzlu (Ağır) su ise yer yer çukurlardaki suya dalarak Karadeniz'e ulaşmaktadır (Kesit 5). Ancak yukarıda da belirtildiği gibi alttaki tuzlu suyun bir bölümü boğazlardaki eşikler ve ters akıntılar/girdaplar ile üste çıkmakta ve Karadeniz suyu ile tuzlu su ara tabakasında geri dönmektedir (Kesit 5). Bu olay Marmara'nın kirlenmesi bakımından çok önemlidir. Derinde oksijen bakımından fakir ve anaerobik ayrışma sonucunda metan (CH_4), hidrojen sülfür (H_2S) ve amonyak (NH_3 dolayısı ile NH_4OH) ile zenginleşmiş suyun, uzak bir ihtimal gibi görünse de tektonik bir hareketle (Dev dalga) yüzeye ulaşması balıklar için olduğu kadar kıyılarda yaşayan halk için de ölümcül ölçüde tehlikelidir.



HARİTA 9. KÜÇÜK ÇEKMECE GÖLÜ VE SU İLE DİP ÇAMURUNDA BELİRLENEN BAZI KATYONLAR



KÜÇÜK ÇEKMECE GÖLÜ SUYU İLE DİP ÇAMURUNDA Mg, Cr, Mn, Fe, Zn ve Cu MİKTARLARI

Mg: Göl suyunda yüksek miktarlarda bulunan Mg değerleri bazı aylarda azalmaktadır. İstisna olarak Haziran aylarında 11 ve 13 noktalarında suda Mg değerleri artmıştır. Çamur analizleri ise Mg'un tüm izleme noktalarında dip çamurunda biriktiğini göstermektedir.

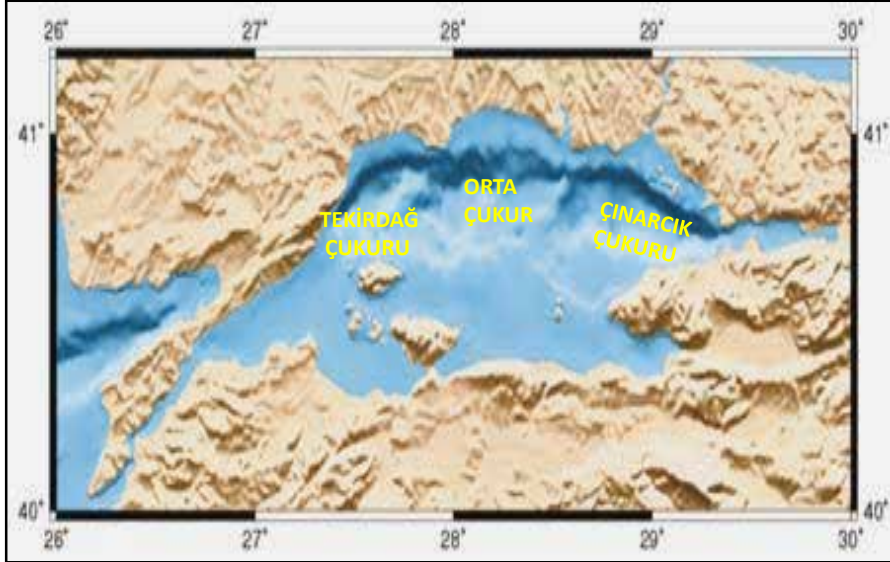
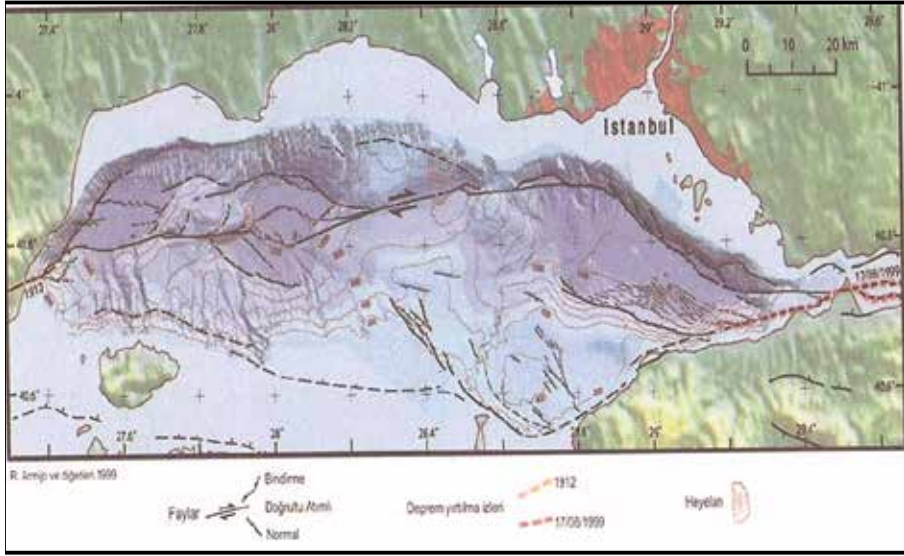
Cr değerlerinde genel olarak mart ve ağustos aylarında suda artış olmuştur. 10 nu'lu noktada ise 2006 aralık ayından başlayarak kış süresince artış devam etmiştir. 10 nu'lu noktada dip çamurunda da Cr değerlerinde sürekli artış belirlenmiştir.

Mn: suda nadir olarak bulunan Mn tüm izleme istasyonlarından alınan çamur örneklerinde sudan daha yoğun olarak ölçülmüştür.

Fe: Mg'dan sonra suda en yüksek miktarda bulunmaktadır. Araştırma süresince Göl'de tüm noktalarda Fe'in çamur içi gözenek suyundan çamurdaki kil minerallerine geçtiği anlaşılmaktadır. Fe, 13 nu'lu noktadaki kumlu tozlu kil çamurunda en yüksek miktara ulaşmaktadır.

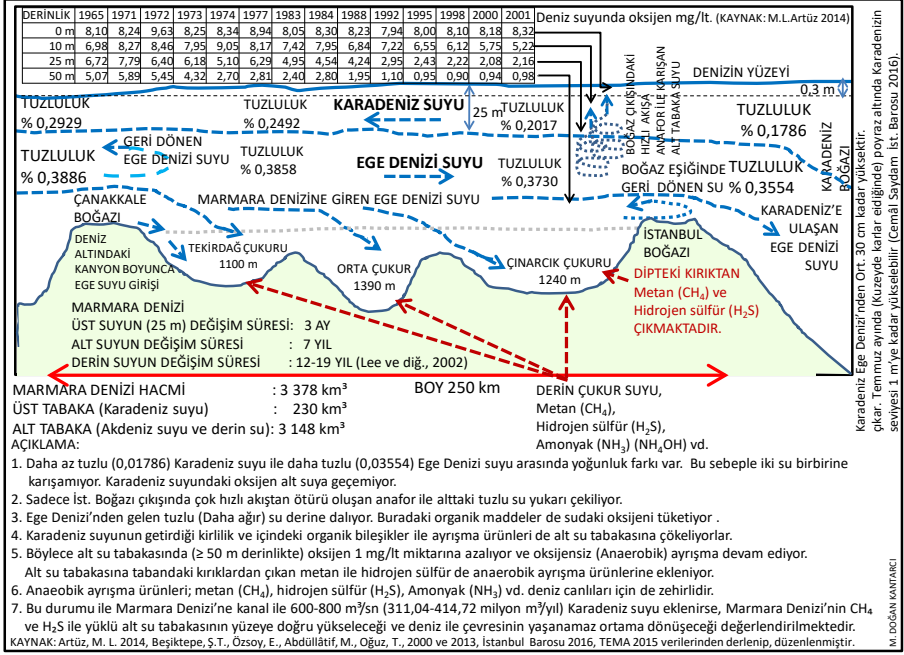
Zn ve Cu: Göl'deki tüm ölçme noktalarında Zn ve Cu suda pek az ölçülmüştür. Buna karşılık iki elementin de dip çamurunda yüksek miktarlarda birikebildiği belirlenmiştir. Sadece 12 nu'lu noktadaki kil çamurunda Cu çok az olduğu (Ölçme aletinin alt değerinden az) için belirlenememiştir.

KAYNAK: Beyza Üstün vd. 2009 Küçük Çekmece Gölü Araştırma Projesi verilerinden derlenip, düzenlenmiştir. M. DOĞAN KANTARCI



Harita 10.1. Marmara Denizi kırık sistemi (Armijo vd. 2002'ye göre N. Görür 2003)

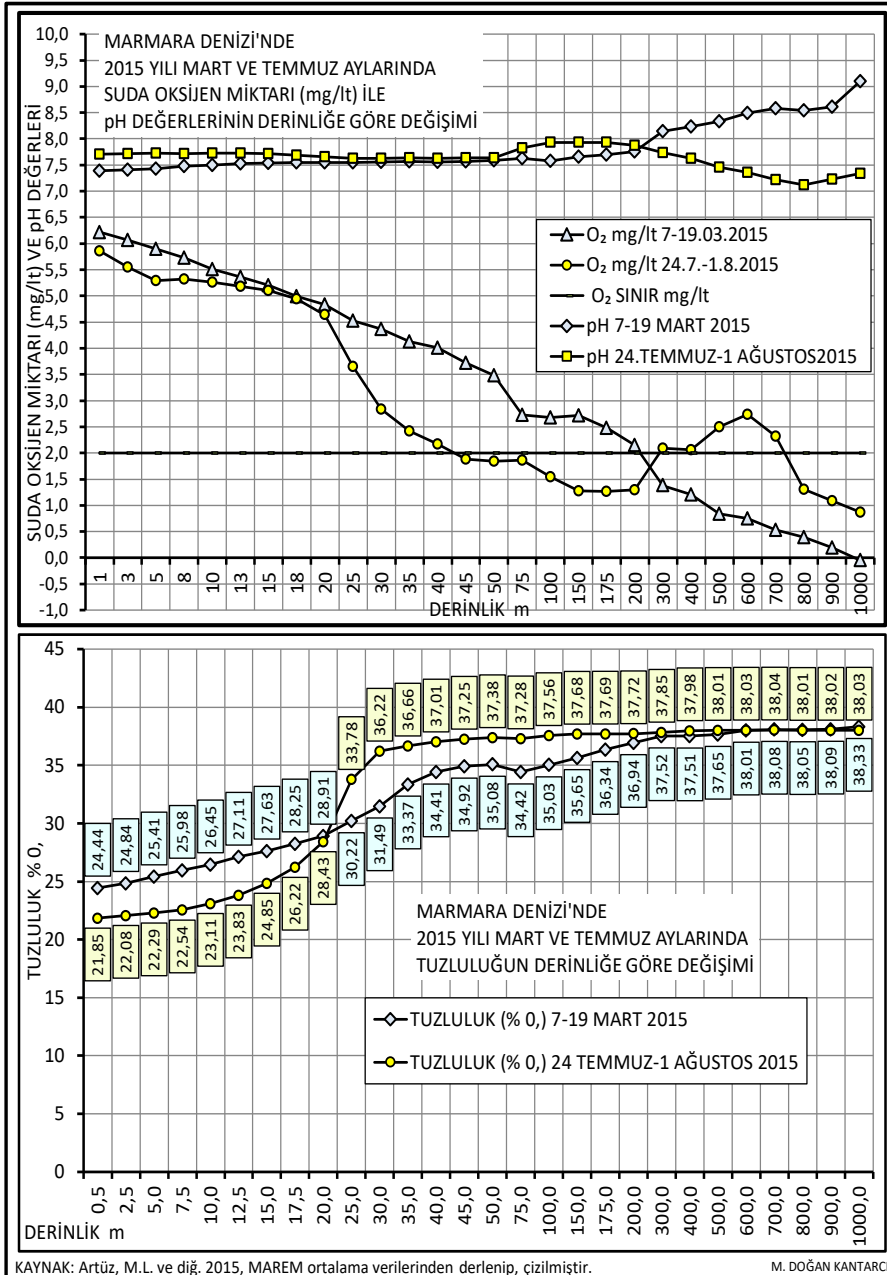
Tablo 11. Marmara Denizi suyundaki oksijen miktarlarının (mg/l) derinliğe ve yıllara göre değişimi



Tablo 13. Karadeniz-Marmara Denizi kanalından akacak su miktarı

m ³ /sn	m ³ /gün	m ³ /yıl
600	51 840 000	18 921 600 000
800	69 120 000	25 228 800 000

Şekil 14. Marmara Denizi'nde 2015 yılında ölçülen tuzluluk, pH, oksijen (Ort.) değerleri



yağış suyu ve İstanbul Boğazı yolu ile eklenen 225,8 km³ ile birlikte toplam yıllık su geliri 828,4 km³ olarak hesaplanmıştır. Buharlaştırma ile kaybedilen su miktarı 395,6 km³, İstanbul Boğazından Marmara Denizi'ne akan su miktarı 432,8 km³ ve toplam gider de 828,4 km³ olarak hesaplanmıştır.

Karadeniz ile Marmara Denizi arasında yapılacak kanalın rüzgâr yönlerine de bağlı olarak sevk edeceği su miktarı 600-800 m³/sn olarak verilmiştir (Tablo 13 ve 16). Bu debiye göre yaptığımız hesaplamada yıllık su akımı 18,9-25,2 km³ olacaktır. Kanaldan akacak su Karadeniz'in su kaybını 847,3-853,6 km³ miktarına yükseltecektir (Tablo 17). Bu su miktarının Karadeniz su düzeyinde 4,5-6,0 cm kadar alçalmaya sebep olacağı hesaplanmıştır.

İklim değişimi ile akarsuların havzalarına düşen yağış azalmıştır. Bu konuda çarpıcı haber 17.10.2018'de Budapeşte'den gelmiştir. Haberde Tuna Nehrinin su düzeyinin 71 cm alçaldığı bildirilmektedir. Karadeniz'e düşen yağışın da azalması olağandır. Buna karşılık ısınmaya bağlı olarak Karadeniz'in yüzeyinden buharlaştırma artmış olmalıdır. Yağışlarda ve gelen su miktarında % 10 oranında azalma ile buharlaştırma miktarında % 10 oranında artmaya göre yaptığımız hesapta;

(1) Akarsu havzalarından gelen su miktarının 364,9 km³'ten, 328,41 km³'e azaldığı,

(2) Buharlaştırma miktarının 395,6 km³'ten, 435,16 km³'e arttığı,

(3) Yağış miktarı (237,7 km³) aynı kaldığı kabul edilse bile,

(4) Kanaldan akacak su miktarı ile birlikte Karadeniz'den su kaybının 886,86-893,16 km³ miktarına ulaşacağı,

(5) Aradaki farkın -58,46 / -64,76 km³ kadar olacağı hesaplanmıştır (Tablo 18).

(6) Karadeniz'in yüzeyinden (423 000 km², Tablo 19) 58,46-64,76 km³ su kaybı 18,3-21,3 cm'lik bir alçalma anlamına gelmektedir. İstanbul'da Boğazın kuzey girişinde denizin 30 cm daha yüksek olduğu, Haydarpaşa önlerinde ise 30 cm daha alçak olduğu,

Karadeniz'den gelen oksijeni daha fazla suyun Marmara Denizi'nde 25 m kalınlıkta bir üst (Balıkların yaşayabileceği) su tabakası oluşturduğu önceki bölümlerde söz konusu edilmiş ve kesit 5'te gösterilmiştir. Karadeniz'in düzeyinde 18-21 cm'lik bir alçalma ile sudaki kirlilik yoğunluğu daha da artacaktır.

(7) Karadeniz'in su bilançosunda iklim değişikliği ile İstanbul kanalının ortak etkisi çok önemli olup, küçümsenmemelidir. Su miktarındaki azalma, kirlilik yoğunluğundaki artma anlamına gelmektedir. Bu çok kaba ölçekteki bilanço hesabı dahi İstanbul Kanalının, Karadeniz su düzeyinin azalmasına ve deniz suyundaki kirlilik oranının artmasına % 25-35 katkıda bulunacağını göstermektedir. Kirliliği artmış Karadeniz suyunun Marmara Denizi'ne girmesi ise, Marmara Denizinin yaşama ortamı özelliğini kaybetmesi ve hemen hemen tamamen ölmesi anlamına geleceği belirtilmektedir.

10. KANALIN KARA ALANINDA ÇEVRESİNE YAPACAĞI ETKİLER

Karadeniz-Marmara Denizi arasında Sazlıdere barajı ile Küçük Çekmece Gölü üzerinden geçirilerek açılması öngörülen kanalın çevresine yapacağı etkiler çok kapsamlıdır. Konuyu sadece kara ekosistemleri bakımından ele aldığımızda;

- (1) Orman alanları yok edilecektir.
- (2) Otlaklar yok edilecektir.
- (3) Tarım alanları yok edilecektir.

(4) Ormanların, otlakların ve tarım alanlarının yok edilmesi ile birlikte doğal ekosistemler de (Bitki toplulukları, hayvan toplulukları, bunları değerlendirip, geçinen insan toplulukları ve bütün bu canlıların yaşadığı ortamlar) yok edilecektir (Tablo 6, 7, 8, şekil 10).

(5) Yaşama ortamı yok edilmiş olan köylerdeki insanlar kentlere göç edecektir. Kentlerde işsizlik ve gecekondulaşma daha da artacaktır.

(6) Eosen kireç taşları içinde açılacak kanal bölgenin yer altı su sistemini ve Sazlıdere Barajını yok edecektir. İstanbul için bölgedeki su varlığı ve üretimi "Var olmak/yok olmak" anlamındadır. Melen Barajı gövdesindeki çatlak ve barajın boşaltılması da birlikte değerlendirildiğinde İstanbul'un su sıkıntısının boyutu belirginleşmektedir.

(7) Yaşama ve üretim alanının yok edilmesi bölgenin (Köylerin) ve İstanbul'un beslenme ve su üretim alanlarını, dolayısı ile barınılabilirliğini, devamlılığını yok edecektir.

(8) Kanalın çevresinde yeni yerleşim alanlarının oluşturulması öngörülmektedir. Besin maddesi ve su üretimi olmayan yerleşim alanlarının devamlılığı da mümkün değildir.

(9) Kanaldan geçirilmesi hayal edilen akaryakıt tankerlerinin 275-280 m boyunda 140000-16000 ton olacağı (Tablo 3) göz önüne alınırsa, üst kenarı 360 m, alt kenarı 125 m, orta genişliği 317,5 m olan ters yamuk kesitte ve çok hızlı akan kanalda manevra yapmanın (Otomobil kullanmaya benzemez) zorluğu, kazalara açık olduğu hesaba katılmalıdır.

Çıkacak bir yangın, doğalgaz veya amonyak tankerinin patlaması kanalı kullanılmaz hale getirecektir. Çevresinde oluşturulacağı varsayılan yerleşim alanlarını yakıp, dumana ve ise boğup, yok edecektir. Bölgeyi de yaşanamaz bir çöle dönüştürecektir.

(10) Güçlü bir deprem veya bir tanker yangını kanalda hasar yapacak, beton kalitesinin bozulması (Yangında), kırılmalar, çatlak oluşumları ve tuzlu suyun etkisi ile beton içindeki demirlerin paslanması, direncin kaybolması olayları birbirini izleyecektir.

Hasar gören yerlerden yer altı suyuna sızacak olan deniz suyu ise bölgenin tüm su kaynaklarını kirletecek, çöleştirecek ve yaşanamaz hale getirecektir.

11. SONUÇ

Karadeniz ile Marmara Denizi arasında açılması öngörülen kanal ile bu proje için hazırlanmış olan ÇED Başvuru ve ÇED Raporunu içerik olarak pek çok yönü ile değerlendirip, tartışmak ve eksikleri ile yanlışlıklarını ortaya koymak mümkündür.

Karadeniz ile Marmara Denizi arasında yapılması öngörülen kanal projesinin getirisi ile yapacağı tahribat ve bu tahribatın ekolojik, ekonomik ve sosyal boyutları bilimsel ve teknik düzeyde belirgindir. Bu konuda yeteri kadar araştırma, yayın ve birikim de vardır. Kanal projesinin (uygulanmağa kalkışıldığı takdirde); kara ve deniz ekosistemlerini yok edeceği, halkın göç etmesine sebep olacağı, bölgeyi yaşanamaz bir çöle dönüştüreceği ve de Trakya'yı savunulamaz duruma getireceği de açık ve seçik olarak görülmektedir. Bu boyuttaki bir kanaldan akan suyun hızı da dikkate alındığında, büyük tonajlı gemilerin geçirilmesi de mümkün görünmemektedir. Doğal su yolu olan Karadeniz Boğazı varken bu kanaldan para ile gemi geçirmeğe kalkışmak ta anlamsızdır. Böyle bir Kanala Türkiye'nin ihtiyacı da yoktur.

Konu Türk Boğazları Montrö antlaşması açısından değerlendirildiğinde; Türkiye'nin ve Karadenizin güvenliği bakımından çok sakıncalıdır. Türkiye'nin

güvenliği her şeyden önce olup, hiçbir yerde, hiçbir ortamda ve hiçbir maddi gelir karşılığında tartışılmaz.

Öte yandan kanal çevresinde başka ülke vatandaşlarına Türk köylüsünün tarlalarının, meralarının ve mülkünün, Devlet ormanlarının satılması, bu kişilere para karşılığı vatandaşlık vermek gibi girişimler İstanbul ve çevresinde “Yabancı uluslu yerleşimler” yaratır.

Toplum mühendisliği açısından bakıldığında; Türkiye’nin gündeminde uzun süreli bir tartışma açmak, iyi yetişmiş ve düşünebilen insanları meşgul edip, dikkatlerini ve enerjilerini bu konuya yöneltmek, bu arada başka konularda girişimlerde bulunmak ta mümkündür.

Özetle;

İstanbul Boğazı çevresindeki yerleşim alanlarını akaryakıt, doğalgaz, amonyak tankeri kazalarından ve yangınlarından korumak bahanesi ile bir kanal açmak, çevresinde yeni yerleşim alanları yaratmak, milyonlarca insanı da yerleştirmek, aynı tehlikeyi öteye kopyalamak anlamına gelmektedir.

KAYNAKLAR

- Artüz, M. I., Baykut, F.1986. Hydrography of the Sea of Marmara and Scientific Research on Pollution. Istanbul University Appl. Res. Cent. Environ. Publ., 3, 138
- Artüz, M. L.2014; *Marmara ve Boğazların Ekolojisi ve Değişimler*. B.Ü. Deniz Teknolojisi Sempozyumu 27.2.2014-İstanbul.
- Artüz, M.L. 2015; Marmara Denizi’nde Süregelen Karasal Kökenli Kirlenmenin Kökeni ve Boyutları. Feb 05, 2015, Sevinç-Erdal İnönü Foundation
- Artüz, M.L. ve ark. 2015; Marmara Denizi’nde Değişen Oşinografik Şartların İzlenmesi Projesi 2015 senesi çalışma verileri (Ön raporlar) 2015 Kış ve Yaz Dönemi.[Sevinç-Erdal İnönü Vakfı ve MAREM Projesi], Türkiye Barolar Birliği Yayınları: 314, ISBN: 978-650-9050-74-6, 1. Baskı Mart 2016, Ankara
- Aydın, V. 2018; Vehbi Aydın Kaptan’dan alınan sözlü bilgiler ve değerlendirmeler.

- Beşiktepe, Ş.T., Özsoy,E., Abdüllâtif, M., Oğuz, T., 2000; *Marmara Denizi'nin Hidrografisi Ve Dolaşımı*. Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler kitabı (314-326) 11-12.11.2000 Ataköy Marina-İstanbul. Türk Deniz Araştırmaları Vakfı yay. Nu 5-İstanbul.
- Beşiktepe, Ş.T., Özsoy,E., Abdüllâtif, M., Oğuz, T.2013; *Marmara Denizi'nin Hidrografisi ve Dolaşımı*. Orta Doğu Teknik Üniversitesi Erdemli Deniz Bilimleri Enstitüsü P.K. 28, Erdemli, İçel. GELBALDER 14.4.2013.
- Beşiktepe, Ş., Sur. H.Đ., Özsoy. E., Latif. M.A., Oğuz. T. and Ünlüata, Ü., 1994; *The Circulation and Hydrography of the Marmara Sea*. Prog. Oceanogr. 34, (285-334).
- Bondar, C. 1989; *Trends in the evolution of the mean Black Sea level*. Meteorology and Hydrology, vol. 19, 2.
- Bondar, C. 2007; *The Black Sea level Variations and the River-Sea interactions*. National Institute of Marine Geology and Geo-Ecology (GeoEcoMar), 23-25 Dimitrie Onciul St, 024053 Bucharest, -Romania
- ÇED Başvuru Dosyası 2017; *Kanal İstanbul Projesi Çevresel Etki Değerlendirmesi Başvuru Dosyası*. T.C.Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Gnl.Md'lüğü için Çınar Mühendislik Müşavirlik A.Ş. tarafından hazırlanmış rapor (171 + Ekler)-Ankara.
- ÇED Başvuru Dosyası 2018; *Kanal İstanbul Projesi Çevresel Etki Değerlendirmesi Başvuru Dosyası*. T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Gnl. Md'lüğü için Çınar Mühendislik Müşavirlik A.Ş. tarafından hazırlanmış rapor (179 + Ekler)-Ankara.
- ÇED Raporu (Ekim) 2019; Kanal İstanbul Projesi (kıyı yapıları [yat limanları, konteyner limanları ve lojistik merkezler], denizden alan kazanımı, dip taraması, beton santralleri dâhil)
- *Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu*. T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Gnl. Md'lüğü için Çınar Mühendislik Müşavirlik A.Ş. tarafından hazırlanmış rapor (9 Bölüm+37 Ek) - Ankara.
- Devlet İstatistik Enstitüsü (DİE) 1985; *Tarımsal yapı ve üretim 1983*. DİE yay. Nu 1138.
- DİE Matbaası-Ankara.
- Devlet İstatistik Enstitüsü (DİE) 2005; *Tarımsal yapı 2003*. DİE yay. Nu 2949. ISSN 1300-963X, ISBN 975-19-3732-9. DİE Matbaası-Ankara.

- Demirtaş, R. 2016; Marmara Denizi diri fayları ve deprem etkinlikleri-Paleoisomolojik çalışmalar ve gelecek deprem potansiyelleri. (İnternete konulmuş olan kitap ön çalışması).
- Dirimtekin, F. 1948; *Anasthase Surları*. Türk Tarih Kurumu, Belleten cilt XII, sayı 45. Ocak 1948 (10 sh.)-Ankara
- Eyidoğan, H. 2020; *Kanal İstanbul güzergâhı deprem tehlike analizi “Depremi unuttuk, Kanal İstanbul’u tartışıyoruz”*. Bilim ve Gelecek Dergisi sayı 191- Ocak 2020 (56-60). ISSN 1304-6756 Kadıköy-İstanbul
- Ekmekyapar, F.-Tok, H. H. 2006. Transport of nutrients to Marmara Sea by surface watersources of Tekirdağ and the economic losscaused by this. *Trakya Üni. sci*, 7(2), (117-126).
- Gemi Mühendisleri Odası 2019; Kanal İstanbul değerlendirmesi.
- Görür, N. 2003; Marmara Denizi’nde deprem potansiyeli.
- Türkiye Bilimler Akademisi yay. Sıra nu.6 ISBN 975-8593-48-X
- Görür, N. 2008; *Fay’a seyahat*.
- İş Bankası Kültür Yayınları Gnl. Yay. Nu. 1420, ISBN 978-9944-88-301-6
- İSKİ 1997; İSKİ Faaliyet Raporu. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Su ve Kanalizasyon İdaresi, İstanbul.
- İSKİ 2017;İSKİ İstanbul’un barajları ve doluluk oranları. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Su ve Kanalizasyon İdaresi, İstanbul.
- İstanbul Barosu 2016; Kanal İstanbul Çevresel-Kentsel ve Hukuki Etkileri Paneli.
- 10.6.2015 İstanbul Adalet Sarayı Konferans Salonu. **Genel Yayın sıra nu.:** 2016/6
- ISBN: 978-605-9050-82-1. Yayıncı Sertifika nu: 12457. Yayına Hazırlayan: İstanbul Barosu Çevre ve Kent Hukuku Komisyonu
- Kantarcı, M.D.; 1997, Tarım ve Orman Ürünlerini İşleyen Sanayiinin Geliştirilmesi İçin Ergene Nehri Havzasında Sulama Suyu İhtiyacı ve Sulama Suyunun Kaynakları Üzerine Bir İnceleme. *Trakya’da Sanayileşme ve Çevre Sorunları Sempozyumu – II* (6-8 Kasım 1997), TMMOB Makina Mühendisleri Odası Edirne Şubesi yayını. Nu. 202, ISBN 975-395-244-9 (95 – 111), Edirne.

- Kantarcı, M. D., 2003; İstanbul ile çevresindeki bölgelerin su sorunları ve çözüm yollarına arazi kullanımı ile ormancılık açısından bakış. İstanbul ve Su Sempozyumu Kitabı, (S.97-111), TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Şubesi, 15-18 Mayıs 2003, İstanbul.
- Kantarcı, M. D., 2020; *21 soru ve yanıtları ile İstanbul Kanalı*. Bilim ve Gelecek Dergisi sayı 191- Ocak 2020 (40-49). ISSN 1304-6756 Kadıköy-İstanbul
- Kideys, A.E.2002; *Black Sea Circulation and Ecosystem Dynamik*. Institute of Marine Science (MTU)
- Özsoy, E., Oğuz, T., Latif, M.A., Ünlüata, Ü., 1986; *Türk Boğazlar Sisteminin Oşinografisi*.
- *Türk Boğazlarının Fiziksel Oşinografisi*. I. Yıllık Rapor. Cilt I. ODTÜ. Deniz Bilimleri Enstitüsü Yayını. Erdemli-İçel.
- Özsoy, E., Oğuz, T., Latif, M.A., Ünlüata, Ü., Sur, H. Đ., Beşiktepe, Ş., 1988; *Türk Boğazlar Sisteminin Oşinografisi*. *Türk Boğazlarının Fiziksel Oşinografisi*. II. Yıllık Rapor. Cilt I. ODTÜ Deniz Bilimleri Enstitüsü Yayını, Erdemli-İçel.
- Snishko, S.-Kuprikow, İ.2002; *Waterflow of Black Sea basin mean rivers and its variability*. 21st Conference of the Danube countries, on the Hydrological forecasting and hydrological bases of water management. 2-6 sept., Bucharest-Romania.
- Şahin, A. 2014; *1970'den Günümüze İstanbul İlinde Arazi Kullanımı, Değişimi ve Ormanlar*. İstanbul Ormanlarının Sorunları ve Çözüm Önerileri Kitabı (Edit: Ü.Akkemik), Türkiye Ormanlıklar Derneği Marmara Şubesi, Ege Reklam Basım Sanatları Sanayi ve Ticaret A.Ş., İstanbul, ISBN: 9878 -605 -4057 -99-3, s. 51 -85.
- TEMA 2015; Ya Kanal, ya İstanbul-Kanal İstanbul Projesinin Ekolojik, Sosyal ve Ekonomik Değerlendirmesi. Rapor (125 sh.) -İstanbul.
- TMMOB 2017; İstanbul Deprem Raporu. TMMOB İl Koordinasyon Kurulu-İstanbul
- Türkiye Balıkçılık Mevcut Durum Raporu 2014; MRAG Ltd. tarafından South Stream Transport B.V. adına hazırlanmış rapor.
- Türkiye Haritası 1/200 00; İstanbul Paftası
- Türkiye Jeoloji Haritası İstanbul paftası 1/500 000; Tüysüz, O. (Tarihsiz); *Marmara Denizi*. İTÜ Avrasya Yerbilimleri Enstitüsü

- Üstün, B. vd. 2009; *Doğal Ortamda Ağır Metal İzlemesi: Uygulama Alanı-Küçük Çekmece Gölü ve Havzası*. Proje nu: 105y116 (77 sh.), Yıldız Teknik Üniversitesi-İstanbul.
- Yaltırak, C., Erturaç, M.K., Tüysüz, O., Saki-Yaltırak, K., 2003; *Marmara Denzinde Tarihsel Depremler: Yerleri, Büyüklükleri, Etki Alanları Ve Güncel Kırılma Olasılıkları*. Türkiye Kuvaterneri Çalıştayı IV, 29-30 Mayıs 2003, İTÜ Avrasya Yerbilimleri Enstitüsü, İstanbul, 173-179.

SORU - YANIT

Av. ALEV SEHER TUNA - Cem Beyin endişesi yerinde ki daha geçtiğimiz günlerde Kırım parlamentosu bu konuda bir karar aldı. Dedi ki: *“Montreux Anlaşması tartışmaya açılmalı, değişiklik önergesi verelim”* Yani bu olmayacak diye bir şey yok, bu beklenen bir sonuçtu. Soruları alabiliriz.

SALONDAN - Teşekkür ederim. Çok kısa bir soru, bu planlanan Kanal İstanbul'un yönetimi için bir Panama şirketine verildiğini duyduk. Panama Kanalıyla düşünülen bu kanal arasında, yani Panama Kanalının yanında bir boğaz gibi, İstanbul Boğazı gibi bir boğaz olsaydı belki aklımdan geçerdi. Nasıl bir ilişki kuruldu? Birinci soru bu, ikinci soru: Acaba Türkiye Cumhuriyeti Devletini yönetenler Montreux'un ki 80. yılında Türk Boğazları Sözleşmesi, Uluslararası Sözleşmesi Montreux'un muhteşem bir uluslararası semineri yapıldı. Orada amiralimiz de konuştu. Naim Bey o konuda çok ön aldı. Orada da tartışmaya açıldı. Acaba oraya gelen yöneticilerimiz denizlerle ilgili olan devlet temsilcilerimiz, sorumlularımız Montreux'un tam anlamını bu Kanal İstanbul karşısındaki uğrayacağı değişikliği, tehditlerin farkına vardılar mı? Teşekkür ederim.

CEM GÜRDENİZ - Evet, çok kısa cevap vereyim. İkinci soru çok subjektif tabii, onlar namına konuşamam, ama deniz jeopolitiği konusunda devlet adamlarımızın çok zayıf olduğunu söyleyebilirim. Bilmiyorlar yani, çünkü sistemimizde bugün hangi üniversitemizde bir deniz gücü kürsüsü var, denizcilik gücü kürsüsü var. Onu bırakın, hukuk fakültelerinde deniz hukuku bölümü vardı, 2009 yılında iptal edildi. Böyle bir şey, Roma hukuku var, ama deniz hukuku yok.

Yani ülkenin en büyük sorunu 21. Yüzyılda delimitasyon, kıta sahanlığı, ekonomik bölge, yan sınırlar, ama biz deniz, biraz belki şey diyebilirsiniz, ama Türkiye'nin denizcileşmesini istemeyen dış güçler de var, içerisi de var.

Bu karacı gömleği bizim atmamız lazım. Artık Türkiye'nin her şeye mavi gözlükle, deniz gözlüğüyle bakan bir devlet yapısına ihtiyacı var.

Ulaşımında 350 000 kişi kullanıyor. Sizin dış ticaretinizin yüzde 90'ı denizyoluyla yapıyor, iç ticaretinizin yüzde 4'ü, böyle bir sistem olur mu?

186 limanınız var ve siz bu limanlar arasında yük taşıyorsunuz. Ne ile taşıyorsunuz? Karayla taşıyorsunuz. Denizden kaç kez pahalı? 7 kez pahalı. Nereden ithal ediyorsunuz? Dışarıdan. Şimdi ortada bu kadar basit matematik bir var. Peki, o yakıtın kesildiğini düşünelim, boru hatlarının bombalandığını ve ablukaya uğradığımızı, örnek yok mu?

İtalya Savaşından 1911'den 1922'ye kadar biz abluka altındaydık. Tek ticaret yolu Köstenceydi. O yüzden devlet adamlarımızın denizi, deniz jeopolitiğini öğrenmesi lazım, ama çok mutluym. Artık mavi vatani kullanmaya başladı büyüklerimiz, inşallah devam ederler.

İLK SORU: Panama Kanalı genişletildi biliyorsunuz. Orada inşaat alanı devam ediyordu. Şu anda zaten yapılan dünyada Süveyş vardı, o da genişletildi. Herhalde oradaki firmanın tecrübesi, birikimi olduğu için bak, biz bu işi yaptık, ispatı da ortada, gelin bir de burayı gezin falan demişlerdir, oradandır. Onu bilemiyorum, ama tabii bu rant projesi olduğu için de açık belli, çünkü gidin o bölgedeki emlak fiyatlarına, almış başını gidiyor. O bakımdan burada da belki de o firmalardan birinin tanıdığı firmalar, o yüzden Panama diyoruz.

CEM GÜRDENİZ - Şöyle söyleyeyim, deniz hukuku davalarında uluslararası deniz sorunlarında: 1. Pratik, 2. Akılcı, 3. Elde edilebilir hedeflere sahip olmanız lazım. 32, 16, 18 boylamı doğru bir boylamdır. Yer yerinden oynatan o, daha dün Güney Kıbrıs Cumhurbaşkanı veryansın etti, Amerikan Dışişleri açıklama yaptı. "Efendim, Türklerin ne işi var orada", falan diye, keşke harita olsaydı, 28. boylam için, yani batı sınırı için zaten sabit bir şey demiyor, ama biz hep ne diyorduk Deniz Kuvvetleri olarak başından beri? Şu tarlanın çitini çekin, çünkü ortadaydı. Sadece o çit 16, 18 vardı, açıkça söyleyeyim. Yani başından itibaren, bir de 33, 40, niye 33, 40? TCG Giresun 17 Mart 2002'de Nordin Ekses'a ... (55.37) ne dedi? İn kardeşim güneye, burası benim. Bu sınır 33, 40 doğru bir sınırdır, çünkü orta yer zaten, Mısırlı. Batı şu an Ege'de bütün sorunlar dondurulmuş durumda, doğru mu? Zaten ne diyor şey? Ege'deki ilerideki duruma bağlı olarak, ama şimdilik çiti ben 28'den çektim diyor. Bu şey anlamına gelmez, Türkiye 28'in batısını bıraktı anlamına, bu şeye de benziyor: Sen şimdi diyorsun ya, 18 ada işgal altında. Olabilir, bu yoruma bağlı. Ben de diyorum ki gecekondular işgal edilmez, gecekondular bir gecede yıkılır ve ben onun için Deniz Kuvvetlerini bile göndermem. Yemin ediyorum size, balıkçılara derim ki gidin, ilk alana şu kadar metrekare, o kadar savunması zor alanlar bunlar, 152 ada, adacık, kayalık, yani Yunanistan'la Türkiye'nin çatış-

masını asla ve asla istemem. Daha Amerikadaki şeyde Yunan Büyükelçiliğine de adama söyledik, ikinci adama: “*Venizelos Atatürk dönemini yeniden yaratmamız gerekir. Bunu yaratacak olan biziz, ama önce izin şu mantalitenizi değiştirmeniz lazım. Bizi yüzde 19'lara indiremezsiniz*” şeklinde, o yüzden senin cevabın Dışişlerinin yaptığı doğrudur, ben onun arkasındayım. Çünkü şu an bizim elde edilebilir gerçekçi, şimdi efendim, Girit'in batısındaki boylamdan geçiyor dersen inandırıcılığını yitiriyorsun. Çünkü Atatürk zamanında bile biz en güçlü zamanımızda bile Girit'in 2/3'si Türk dememişiz. Ona bile Balkan Harbi sonrasındaki birtakım şeylerde, o yüzden inandırıcılığımızı yitirmeden çıkarlarımızı elde etmeliyiz. Çok teşekkür ederim, ben müsaadenizi istirham ediyorum, hepinize saygılar sunuyorum.

Prof. Dr. DOĞAN KANTARCI - Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, bir de İstanbul Büyükşehir Belediyesi 1 Ağustos 2018'de bir protokol yaptılar. Bu kanalla ilgili Bakanlıklar ne yapacak, Büyükşehir Belediyesi ne yapacak? Ayrıntıya girmeyeceğim, ama hepsi burada, bu protokol 12 Ağustosta İstanbul Belediyesi tarafından, Belediye Meclisi tarafından onaylandı. Dolayısıyla onaylanınca da TMMOB dava açtı. Arkasından şimdi dava devam ediyor. O davayı anlatmak istemiyorum, ama bundan dolayı ben de işin içine bulaşım. Hemen arkasından ne oldu? Hemen arkasından uzun uzun tarihleri anlatmayayım, şurada kırmızıyla gördüğünüz yer şu alan Dursunköy'le Arnavutköy arasındaki bu alan 18 206 öngörülen nüfusu 279-280 hektar bir alan, büyük bir kısmı mera, bir kısmı tarım alanı, bir kısmı da orman alanı imara açıldı protokol gereğince, protokolde bütün bunlar yazılı. Bakın, Dursunköy burada, biraz evvel dikkatinizi çektim. Burası Çelingirköy, şurada Fatih, şurada da Arnavutköy, havalimanı da şurada, kanal da buradan geçecek. İmara açıldıktan sonra ne oldu? Efendim, Paris'te Emlak Fuarında buradaki yapılmış olan maket satışa çıkarıldı ve protokolde de şu ifade var: “*Burada satacaksınız, parselleyeceksiniz, Milli Emlaka alacaksınız, hazineye aktaracaksınız, parselleyeceksiniz, satacaksınız. Bunun satışından kazandığımız parayı da kanala yatıracaksınız*” Mahsuplaşacaklar, devlet devletle mahsuplaşacak.

Şimdi işin bir başka yerine geliyorum. Bu davaya sebep olan bir şey var. Danıştayda daha evvel açılmış bu konuda yanılmıyorsam, bir dava var.

O davaya Danıştay 6. Dairesi diyor ki: “Ormanlar, meralar, şunlar bunlar özel kanunlarına göre yönetilirler. Dolayısıyla buraya böyle bir girişim olursa, o zaman dava açılabilir” Bir, özel kanun yok edilmiştir, örtbas edilmiştir, arazi doğrudan doğruya hazineye devredilmiştir.

İki, iş işten geçtikten sonra bakınız, bu Finike'nin kuzeyinde hani şu Büyüknohut denilen karı-koca vardı ya öldürüldü, Finike'nin kuzeyindeki taşocakları sedir ormanlarının içinde, tahribattan sonra taşocağını durdurmanın ne anlamı var?

Bu taşocağını bir daha geri getirmek mümkün değil, tamir etmek mümkün değil. Aynen kanal da böyle, dolayısıyla tabiatta bir tahribat yaptığınız vakit demin Cemal Hoca anlatıyordu, geri dönüşümsüz bir olay bu.

SALONDAN - Taşocakları için çok emek veren bir arkadaşımız var .

Prof. Dr. DOĞAN KANTARCI - Biri de benim, biliyorum, gayet iyi tanırım. Şimdi işin bir başka noktasına geleceğim. Burada su meselesi var. Diyor ki: *“gene bu protokolde de var- Sazlıdere Barajını yok edeceğim, kaldıracam. Bunun yerine Devlet Su İşleri Trakya'dan su getirecek”* Hanımefendiler, beyefendiler, bizim Trakya'da kendimize içecek suyumuz yok. Bir de tarım alanlarını suluyoruz. Bizim suyumuz yok İstanbul'a verecek. Bakınız şu haritaya, Devlet Su İşleri 11. Bölge Ergene Nehrinin 7 alt havzası var, hepsini kapatmıştır. Su kuyusu açamazsınız, izin vermiyor. Trakya'da tarım alanlarını suluyoruz, bütün kasabalar kendi yeraltı suyunu içiyor, sanayi yeraltı suyunu kullanıyor ve de kalkıyorsunuz *“ben Sazlıdere Barajını yok edeceğim, Trakya'nın suyunu alacağım”*, olur. Adama sormazlar mı?

SALONDAN - Hocam, bu termik santraller için de siz çok mücadele verdiniz.

Prof. Dr. DOĞAN KANTARCI - Bütün kavganın içindeyim. Başka bir şey, bu da Melen Barajının gövdesi çatlamış. Yani bu yaz İstanbul su sıkıntısı çekecek. Dolayısıyla bize güvenip de, şimdi şu kesiti oturdum çizdim. Cemal Hoca verseydim epey bir konuyu başka türlü anlatmaya başlardı, ama bunun üzerinde durmayacağım. Şurada şu grafikte İlham Artöz'ün yapmış olduğu Marmara Denizindeki -her sene yapıyorlar- oksijen ölçmeleri var. Oksijen miktarı çok düşmüştür. Bu da bugünkü haber, biraz evvel Cemal Hoca anlatıyordu, işte denizin altındaki alt tabakadaki şeyler yukarı çıkar besin maddeleri, organik maddeler, bunu planktonlar kullanırlar, aşırı ürerler. Aşırı üredikleri vakit oksijen biter. Oksijen bitince ölürler, ölünce de kırmızı bir kırmızı alt patlaması dedikleri yayılma bu sabahki Sözcü Gazetesinde sabahleyin saat 06.30'da gazeteyi karıştırırken gördüm, hemen aldım size sunmak için, Mudyane'nin önünde dünkü olay. Marmara öldü veya Cemal Hoca'nın tabiriyle can çekişiyor, sonra bir de bunun içine kanalı koyuyoruz.

Prof. Dr. DOĞAN KANTARCI - Şimdi gelelim boğazdaki olaya, boğazda tanker faciası iki defa oldu. Birisi Beykoz önünde biz şeydeydik. Tabii Naci Beyle aramızda 10 yaş fark var, belki bilmezsiniz. Beykoz'un önünde bir Yugoslav tankeri geldi vurduydum, yandı aylarca.

Prof. Dr. DOĞAN KANTARCI - Öteki de geldi dalgakırana vurdu. Dalgakırana vuran tanker patladığı vakit ben Kuleli'nin üstünde Tankerin uçan parçalarını onların bahçeden topladım. Yani nerede, dalgakırana nerede? Şimdi geçenlerde vuran kuru yük gemisiydi. Geldi yahya girdi. Şu kanalın ölçüleri şöyle, eski ölçülerine göre yaptım 250 metre, hadi şimdi 300 metreye çıktı. Taban da 125'ti, 175'e çıktı. Tanker Boğaziçi sandalı değil tabii, aşağı doğru bütün gövdesiyle iniyor. Peki, siz bu tankeri bu kadar hızlı akan bir suda -akıntı burnundaki hızdan bahsediyorum- 300 metrelik bir şeyde iki hisar arası 700 metrede bile buradan büyük tankerler geçerken römorkörler yanında beraber gider, niye? Bir yerde kayarsa veya akıntı veya dümen şeyi, bitirecek. İşe yarar mı, yaramaz mı başka mesele, onu Şahin Bey anlatsın, ama burada otomobil kullanmıyorsunuz bu hızla, bu tanker eğer yan döner de şuraya vurursa, bu tarafı da buraya vurursa -340 metre boyundaki Suezmax'tan bahsediyorum- betonu kırar mı, kırmaz mı onu bilmem. Kaç metre beton yapılı, onu otursun inşaatçılar düşünsün, ama arkadan gelen su tankerin önünü bir baraj duvarı gibi düşünün, aşmaya başlarsa bütün etrafa yayılır. İki tehlike var: Birincisi, eosen kireç taşlarında patlatma yaptığınız vakit sönümlü patlatma da yapsanız, çatlak sistemini değiştirirseniz su yollarını değiştirirsiniz. Üstten su vadiden akıyor gibi gözüküyor, ama yeraltı suyunun nereden nereye gittiğini kimse bilmiyor. Dolayısıyla bütün Trakya'nın yeraltı suyunu tuzlayabilirsiniz. İki, böyle bir tanker veya böyle bir gemi olayında bu sefer taşan tuzlu su bütün araziye kaplar. Onun da nereye gideceği belli olmaz, ama Terkos Gölünü muhakkak berbat eder.

Dolayısıyla işin bütün bu kısa kısa anlatmalarımın sonra söyleyeceğim şu: Hepiniz okuyorsunuz. Konu bizim projemiz değil, oraya başka bir açıdan bakmak mümkün, Karadeniz'in yumuşak karnı olduğundan bakmak mümkün. O halde biz buna alet olmamalıyız. Değerlendirmeyi de size bırakıyorum. Neden İstanbul Belediye Başkanı üzerinde fazla durulduğunu da böylece bir açıdan kavramış oluyoruz. Teşekkür ederim efendim.

ZAFER MURAT ÇETİNTAŞ - Doğa Savaşçılar Çevre Örgütü başkanı ve Karadeniz Vakfı Yürütme Kurulu üyesiyim. Naci Beye bir sorum var. Önce katkı söyleyeyim, o fabrikalardan bahsettiniz. Yalova depreminde Aksa'yı hatırlayalım, Aksa'nın verdiği zararları tazeleyelim diye size katkı koymak ama-

cıyla söyledim, ama bizi çok yakından ilgilendiren hayati önemi olan bir başka konuyu size sormak istiyorum. Olası 7 şiddetindeki depremde hepimizin, yani bir kısmımızın Avrasya Tünelinden geçtiğini düşünelim, halimiz ne olur? Bunu sormak istiyorum. Bir katkı da belki sunumunuzda bilmiyorum demiştiniz. Anasol hükümetinde kuzeyde bir kent kurulması planlanmıştı ve 2 000 000 insanın yaşaması planlanmıştı. Böylece İstanbul nüfusunun düşürülmesi öngörülmüştü. Bu Anasol hükümetinin Türkiye Büyük Millet Meclisi raporlarında var. Değerli vekil arkadaşlarıma öneri olarak söylüyorum, araştırın lütfen.

Bir diğer sorum Cemal Saydam Beye: Bu açıkladığınız hipotezin araştırmasının bilimsel olarak hipotez olarak ispatladınız mı? İkincisi, benim bildiğim dünyada Alexander Makarov, arkasından Alfred Motte raporları biliyorsunuz var, hipotezleri var boğaz akıntıları, dip akıntıları konusunda, yoksa çalışmalarınızı ona mı dayandırılıyorsunuz?

Prof. Dr. NACİ GÖRÜR - Kısa söyleyeceğim. Şimdi bazı konuları çok abartmamak lazım. Günümüzdeki teknoloji çok zor koşullar altında bile birtakım yapıların yapılmasına müsaade eder. Japonya'yı düşünün, orada da çok büyük altyapılar yapılıyor, bizden çok daha deprem riski altında tehlikeli yerler. Yani kısacası bizim Marmaray'ı düşünelim, o yapıldığına göre ben bir bilim adamı olarak doğrusu endişe duymuyorum. Yani düşünüyorum ki onu yapan insanlar bu işte yetkin insanlar, tecrübeli insanlar ve bu iş de bir mühendislik hesabı, onu yapıp gerekli deprem büyüklüğünü, oradaki ivmeyi, vesaireyi göz önüne alıp yapmışlardır. O nedenle bir sorun yok. Çok çok anormal şartlar altında birtakım şeyler olabilir, ama bizim burada beklediğimiz deprem de öyle bizim düşüncelerimizi zorlayacak boyutta değil.

Soru: Zafer Murat ÇETİNTAŞ - Olası 7 şiddetindeki depremde hepimizin, yani bir kısmımızın Avrasya Tünelinden geçtiğini düşünelim, halimiz ne olur?

Prof. Dr. NACİ GÖRÜR - Kısa söyleyeceğim. Bazı konuları çok abartmamak lazım. Günümüzdeki teknoloji çok zor koşullar altında bile birtakım yapıların yapılmasına müsaade eder. Japonya'yı düşünün, orada da çok büyük altyapılar yapılıyor, bizden çok daha deprem riski altında tehlikeli yerler. Bu tür yapılar bizde yapılabilir. Bir bilim adamı olarak doğrusu endişe duymuyorum. Yani düşünüyorum ki onu yapan insanlar bu işte yetkin insanlar, tecrübeli insanlar ve bu iş de bir mühendislik işi, hesabı, ona göre yapıp gerekli deprem büyüklüğünü, oradaki ivmeyi, vesaireyi göz önüne alıp yapmışlardır. O nedenle bir sorun yok. Çok çok anormal şartlar altında birtakım şeyler ola-

bilir, ama bizim burada beklediğimiz deprem de öyle bizim düşüncelerimizi zorlayacak boyutta değil.

SALONDAN - Merhaba, teşekkür ediyorum bu bilgiler için hocalarım, biraz da kişisel olabilir, Naci Hocama bir soru soracaktım. Şimdi iyi bildiğim için de biraz bunu soracağım Naci Hocam, bu hat üzerinde neredeyse sıfır diyebileceğimiz yerleşim yerleri var. İşte bunu Şamlar Köydü, Güvercintepe, Kayabaşı, Şahinler, bir sürü burada böyle sıfır yerleşmeler var. Buradaki insanlar gerçekten buradan giden haberlerle de, işte dışarıdan kulaktan dolma haberlerle de bazen çok gergin oluyorlar, bazen seviniyorlar, bize milli piyango vurdu diyorlar ya da biz ne yaptık, öldük bittik diyorlar. Siz bütün bu bilgiler ışığında orada yaşıyor olsaydınız ne düşünürdünüz, ne yapardınız? Teşekkür ederim.

Prof. Dr. NACİ GÖRÜR - Şimdi şöyle, ben orada yaşayan biri olsaydım çok zevk alırdım gayet güzel diye. Bir denizyolu geçiyor oradan dolayısıyla tarlamanın, evimin değeri artacak. Kanal İstanbul güzergâhı yerel insanlar için bir ranttır. Tabii doğrusu meseleye rant gözüyle bakmamak lazım. Kanal İstanbul Projesi hiç düşünülmemesi gereken bir proje, anlattığım gibi yani attığımız taş ürküttüğünüz kurbağaya değmiyor. Depremi, çevre sorunlarını ve ülkemizin sosyo-ekonomik durumunu düşünürseniz bu projeyi hiç gündeme bile getirmezsiniz

ÜMİT YALIM - Efendim, tekrar teşekkür ederim. Milli Savunma Bakanlığı eski genel sekreteriyim. Naci Hocama bir soru soracağım. 1. Ordu Komutanının planlarında 350 adet deprem toplama bölgesi vardı. Şu anda o sayı 30'a inmiş. Mesela, Ali Sami Yen Stadı deprem toplama bölgesiydi, şu anda yerinde biliyorsunuz büyük konutlar var. Bunun için bir plan düşünülüyor mu? Bir de bir düzeltme yapacağım. Boğazdan geçiş ücretsiz değil, Montreux'de evvelden frank, altın olayı vardı, 1982 yılında dolara geçildi. Net ton başına Sayın Hocam, 90 sent para alınıyor, fakat Kanal İstanbul'dan 5.5 dolar alınacak ki buradan geçmesi mümkün değil. Onu da düzeltmekte fayda var. Teşekkür ederim.

Prof. Dr. NACİ GÖRÜR - Evet, bu depreme hazırlık adı altında 99 yılında özellikle depremin ilk evrelerinde gerçekten büyük bir heyecanla çok şeyler yapıldı. Belediyelerde özellikle afet merkezleri kuruldu, toplanma alanları belirlendi, yollar özel olarak tasarlandı, birtakım kolaylıklar getirildi. Biliyorsunuz birtakım yerlere konteynerler konuldu, sivil savunma örgütleri eğitildi, arttırıldı. Yani çok güzel bir gidişti, ama tam da bize has bir gidiş, Türkler bir işe çok iyi başlar da, ondan sonra unuttur, onu yaptık. Depremden hemen son-

ra herkes 99 bir milat olacak, bundan sonra hiçbir şey eskisi gibi olmayacak diye. Doğrusu ben tebessüm ediyordum, keşke haksız çıksaydım. Sonuçta afet merkezleri gitti, bütün toplanma merkezleri başka amaçlarla kullanıldı, AVM oldu, özel deprem yolları başka türlü değişti. Velhasıl şu anda tabii ki deprem adına birtakım şeyler yapılmaktadır. Mesela, İstanbul Valiliğinin bir krediyle yürüttüğü bir afet projesi vardı. Bir sürü okullar, hastaneler, resmi binalar yenilendi, güçlendirildi. Kentsel dönüşümle faydalı şeyler de yapıldı. Tabii daha doğru yapılabilirdi. Çıkış iyiydi, ama uygulama sırasında bana göre yanlış şeyler oldu, amaca hizmet etmedi. Yani biz İstanbul'u depreme hazırlamak için çok şey yaptık, ama yaptıklarımız yapmamız gerekenlerin yanında bir küsurat mertebesinde kaldı. Deprem tehlikesini çeşitli nedenlerle ciddiye almıyoruz. İstanbul'da mühendislik hizmeti görmemiş, deprem güvenli olmayan 1 milyon 600 bin bina. Bu yapı stokunun %1'inde bile olacak yıkıcı bir hasar on binlerce insanımızın ölümüne neden olabilir. Bunu Sayın Cumhurbaşkanımız da biliyor, hükümet yetkilileri de biliyor, kendileri de söylediler. Biz bu deprem işini unuttuk, unutmuyoruz. Benim zaten burada yaptığım konuşmamın esası şu: böyle bir deprem tehlikesinin olduğu bir yerde Kanal İstanbul Projesi'nin sözü edilemez. Öncelik İstanbul'un depreme hazırlamadır.

Prof. Dr. CEMAL SAYDAM - Benim cevabım da şöyle olabilir: Benim bahsettiğim her şey bilimsel verilere dayanıyor. Yani öyle hayali hiçbir şeyi temel alıp gitmiyorum. Benim yaptığım veya Hocamın koordinatör olduğu, yani Marmara, boğazlarla ilgili tecrübemi şöyle diyeyim: Ya ben çalışma yapmışım, ya benim ekibim yapmıştır, bilmediğim bir çalışma yoktur. O zamandan bu zamana yapılan bir şey de yoktur. Hipotezler tabii birtakım şeyleri öngörüyorsunuz elinizdeki verilere göre, eğer bu H²S ölçümleri hakikaten doğruysa, o hipotezlerimiz işte maalesef gerçekleşti demektir. Bu da doğru bilimsel öngörülerde bulunduğumuzun bir başka kanıtı, acı, ama kanıtı oluyor. İnşallah değildir. Teşekkür ederim.

Av. ALEV SEHER TUNA - Evet, arka tarafa götürebilir miyiz?

Prof. Dr. AYDIN ŞALCI - İyi günler. Bu proje, Kanal İstanbul adı verilen bu projenin çeşitli parametreleri var. Bazıları burada tartışıldı. Çevre, hukuk -öğleden sonra daha sonra tartışılacak- depremsellik Naci Bey anlattı, güvenlik Cem Amiralimiz anlattı, fakat esas bu kanal niçin yapılıyor, sebebi ne? Gemi trafiği için, değil mi? Gemilerin oradan geçmesi için yapılacak. Gemi trafiği ve denizcilik konularına burada tabii değinilmedi konu muhteva itibarıyla, fakat bunların da tartışılması lazım. Biz Gemi Mühendisleri Odasında -ben makine ve gemi inşaat mühendisiyim- bu konuyla ilgili geniş bir çalışma yaptık ve

bunu odaya sunduk. Bugüne kadar yaptığım araştırmalarda burada da söylenildi, girdiğin zaman internete Kanal İstanbul yazın, karşınıza Blue Lagoon Evleri çıkıyor ilk madde, Küçükçekmece ve o civarda, yani bu tamamen bir rant projesidir. Ben kişisel olarak bu projenin gerçekleşeceğine asla inanmıyorum. Neden? 2018 Ocak ayında Cumhurbaşkanı ihaleye çıkılacağını söyledi, 2019'un Mayıs ayında, hâlâ ihale ortada yok. Ayrıca eğer araştırma yapılırsa şu görülür: Hiçbir dünyadaki banka, finansman kuruluşu bu projeye finansman sağlamıyor ve bu böyle de gidecek. Ben kişisel olarak bunun asla gerçekleşmeyeceğine inanıyorum. O bakımdan da biraz içim rahat, onu da söyleyeyim. Ekonomiklik hiç konuşulmuyor, fizibl mi bu proje, fizibilitesi nedir, bu konuda hiçbir bilgiye rastlayamıyoruz.

Şimdi Yavuz Sultan Selim Otoyolunda bile yoldan geçerseniz görürsünüz -ben her gün oradan geçiyorum- heyelanlar var. Yapılan istinat duvarları çöküyor, yolu kapatıyorlar. Ben konunun uzmanı değilim, hocalarım anlattı. İşte kireç taşı, zemin meseleleri, aynı şey havaalanında da mesela, Allah korusun çok büyük bir uçağın yarın öbür gün oraya indiği anda güm diye tekerlekleri yere vurduğu anda yerin dibine inşallah çökmez o uçak, çünkü yağmur yağdığı zaman o zeminin çok daha farklı hareketlere sebep olduğu, dibine kazık çakılmadan da yapıldı bu havaalanı ayrıca. Şimdi heyelan konusu bu şekilde, hafriyat konusunda önemli bir şey söyleyeceğim. Hocam 5 000 000 000 tondan bahsetti. Onu bilemiyorum, fakat benim yaptığım araştırmalarda, raporlarda 1.6-1.7 milyar ton diye geçiyor hafriyat ve bu hafriyattan da...

Hocam, sadece bunun hafriyat açısından incelemesini yaptık. Sadece hafriyatın bedeli 30 milyar dolar tutuyor bugünün fiyatlarıyla, fakat araştırmalara bugünkü bilgilere bakarsanız kimisinde 60 milyar lira deniliyor kanalın maliyeti, kimisinde 10 milyar dolar deniliyor. Aşağı yukarı başa baş diyelim. Benim fikrime göre 100 milyar dolardan aşağı mümkün değil bu, bunun 30 milyar doları ki Hocam dedi ki rezerv tutuyorum 5 milyar ton, ben 1.6-1.7'ye göre hesap yapıyorum. 30 milyar dolar tutuyor bunun bedeli, korkunç bir rakam. 100 senelik bir ekonomiklik ömrü biçilmiş. 100 sene sonra ne olacak? Şu anda Süveyş Kanalı çalışıyor, Panama Kanalı çalışıyor, 100 seneyi geçti bunlar, peki 100 sene sonra bütün bu kanal çöpe mi atılacak? Kano yarışları mı yapılacak acaba burada?

Bir diğer konu: Kanal ağzı Karadeniz'e yakın, Tuna Nehrine yakın, Karadeniz'i en fazla kirleten unsur Tuna Nehridir. Tuna Nehrinden biz kirliliği ithal ediyoruz. Bunu rahmetli bazı arkadaşlarım belki bilirler, buradan İstanbul

Üniversitesinin eski hidrobiyologlarından Marmaray için çalışan İlham Artöz Hoca kendisiyle de birlikte çalışmıştık, o söylemişti, onun bilgisidir bu, benim bildiğim bir konu değil, en büyük kirlilik Tuna'dan geliyor demiştir. Şimdi siz Tuna'ya daha yakın bir kanal açıyorsunuz. Ağız vakum, bir emme yaparaktan bütün kirlilik olduğu gibi Karadeniz'e yayılmadan da Marmara Denizini dolduracak çok daha büyük bir hızla, çünkü 30 cm yükseklik var. Tek yönle akıntı olacak. Siz söylediniz 800 m³/saniye diye, yani 800 ton aşağı yukarı.

Bir konu daha söyleyeyim size, İstanbul Belediyesinde içeriden arkadaşlarım vasıtasıyla araştırma yaptırдым. Gemi trafiğiyle ilgili herhangi bir çalışma, hiçbir şey yok, sadece imar konusunda çalışmalar var. Şimdi size burada söyleyeyim, bu kanal etrafındaki kupon arazilere yapılması planlanan biliyorsunuz, 440 tane gökdelen var, 440 tane gökdelen düşünülmüş. Şimdi İstanbul Boğazını güvenlik nedeniyle düşünüp de ikinci bir kanal açıp buna alternatif yapalım, boğazı koruyalım diyenler eğer siz bu kanalı yaptığınızda tamamen ıssız yapıyorsanız etrafını, hiçbir yerleşim olmayacaksa, bu hani mantıklı olabilir bir derece, fakat etrafına siz esas kanaldan ziyade, geminin geçişinden ziyade şehirleşmeyi öngörmüşsünüz. Villalar yapılacak, yerleşim alanları, havaalanı zaten yapıldı. Peki, orada sizin ve Hocamın da söylediği gibi bir tanker kazası olduğunda ne olacak acaba? Bunların hiçbiri düşünülmemiş.

Son bir konu daha var, onu da söyleyeceğim. Şimdi bakın, size şunu arz etmek istiyorum. Hocam söyledi, bu kanalın geçişinde nasıl bir geometrik dizayn yapıldı, kanalın ölçüleri nasıl yapıldı, hiçbir bilgiye ulaşamıyoruz. 25 metre derinlik gerektiğinde yeterli olmayacak Hocam, çünkü bu kanaldan geçmesi düşünülen iki tane gemi var. Buna göre bazı bilgiler elde ettik.

Av. ALEV SEHER TUNA - Biz bunu 4 yıl önce de yaptık ve her yönüyle tartıştık. Tam sempozyum olarak kitabımız da var, bugünkü yaptığımız bunun 4 yıldan sonraki bir güncellemesiydi.

Prof. Dr. AYDIN ŞALCI - Biliyorum. Peki, ben kısa kesiyorum. Son derece faydalı bir şey oluyor.

Av. ALEV SEHER TUNA - Teşekkür ederiz katkılarınız için

Prof. Dr. AYDIN ŞALCI - Affınızı rica ediyorum. Çünkü daha önceki yaptığımız çalışmada şunu söyledik: Hiçbir Çalıştay, sempozyum, bir şey yapılmadı bu konuda, ilk defa bugün burada yapılıyor.

Av. ALEV SEHER TUNA - Ve Tansel Bey geldi, sunum yaptı. Tansel Timur Gemi Mühendisleri Odası, buyurun siz lütfen bitirin.

Prof. Dr. AYDIN ŞALCI - Biliyorum, ben onu biliyorum, biz birlikte çalıştık, o komisyonda Tansel Bey de vardı. Şimdi konteynır ve dökme yük gemileri düşünülmüş. Montreux'a göre de hiçbir mecburiyet yapamazsınız. Yaparsanız Montreux tartışılır hale gelir, ama başımızdakiler Montreux'u da tartışalım diyorlar.

Av. ALEV SEHER TUNA - Teşekkürler. En önde bir beyefendi vardı, Buyrun lütfen.

NOYAN SANCAR - İyi günler efendim. İnşaat çevre yüksek mühendisiyim. 1970'li yıllarda İstanbul kanalizasyon master plan çalışması sırasında bu konulara, boğazla ilgili konulara ve hocalarımın anlattığı tabakalaşma ve ters akıntılar konularına bizzat şat üzerinde gece karanlığında Kız Kulesi açıklarında akıntı ölçümleri dahi yaparak taraf oldum. Orada o zamanlar bir kavram vardı benim kafamda kalmış olan, düzeltme de rica ediyorum yanlışıma varsa: Bu akıntının etkinliğinde, ters akıntının etkinliğinde Karadeniz'in su yüzeyinin Akdeniz'e -Marmara mı, Akdeniz miydi hatırlayamıyorum- 300 mm mertebesinde kot farkının olduğu Karadeniz'e daha çok sular geldiği için nehirlerden ve bunun şimdi tenekeye ikinci musluk açıldığı zaman bu kot farkı bozulursa ne olacağı acaba modellendi mi, bir analiz yapıldı mı bu konuda efendim?

Prof. Dr. CEMAL SAYDAM - Ben cevap vereyim. Deniz tarafıyla ilgili yapılan hiçbir şey yok. Dediğiniz doğru, benim zaten bu Kanal İstanbul'a karşı çıkışımındaki ilk şey şuydu: Bir havuzda bir musluk var boşaltan, ikinci musluğu takıyorsunuz, ne olur? Hani bunu çocuğa sorsanız cevabı ne olur? Tabii hemen benimle dalga geçmeye başladılar, işte ya boşalır mı koskoca Karadeniz? Tabii boşalmaz, ama işte debisi artar. Onu karşılamak için Akdeniz suyunun debisi artar, tuzluluk oranı değişir, her şey bağlantılı gidiyor, ama dediğiniz doğru, normalinde 30 cm fark vardır. Onun için Karadeniz suyu zaten Akdeniz'e doğru boşalır, ama kimi zaman bu poyraz zamanında 1 metreye de çıkar. İşte onu kaptanlara sormak lazım, yani poyrazda ne olur çıkmak? Her zaman çıkmak daha emniyetli, inmek daha, yani Karadeniz'den Marmara'ya geçmek çok daha risklidir. Bir de tabii unutmayın, şunu aklınızda hep tutmanız lazım: Şimdi diyorlar ki mesela, birisi bedava, birisi paralı. İyi de işte biz boğazdan geçen gemiyi limitleriz, ona engel çıkarırız, dolayısıyla paralı yerden geçmeye zorlarız. Çok güzel, gelecek tankerler de zaten Rum, Yunan, Malta bandıralı olacak, oh olsun yunanlılara, Rumlara, beklesinler geminin demurajı 10 000 dolar, 20 000 dolar, çok güzel bir şey belki düşüncede, ama yükü Rus petrolü, hiç unutmamız gereken politik şeyler bunlar. Sen bugünkü halimizle enerjide yüzde 150-200 artık ne dersenez deyin Putin'in kucağına oturmuşuz, Putin'e şamar

atıyorsunuz. O da sana tık diye böyle vurur. Bunlar dünyanın gerçekleri, bunları göz ardı edip bir şey yapmanın olanağı yok.

Av. ALEV SEHER TUNA - Buyurun.

SALONDAN - Ben de buna benzer bir soru soracaktım. Şunu soracaktım Cemal Hocama: Bu Kanal İstanbul açıldıktan sonra boğazdaki akıntı rejimi ne tür bir değişiklik gösterecektir, bununla ilgili bir simülasyon, bununla ilgili bir modelleme yapıldı mı?

Prof. Dr. CEMAL SAYDAM - Bir şey değişmez. Değişecek bir şey beklemesiniz. Boğazda çünkü doğal girintiler, çıkıntılar var, öteki tarafta hiçbir şey yok. Giren aynen çıkacak. Çıkıştaki bütün derdi, yani giren aynen çıkacak, ama Marmara'ya geldiği zaman önünde Akdeniz su tabakalı bir su göreceği için gene incelik jet halinde çıkacak. Onun modellerini yaptı Emin Özsoy arkadaşımız

SALONDAN - İstanbul Boğazı için yapıldı mı? Şu anda bir akıntı rejimimiz var. Mevsimsel olarak dediğiniz gibi işte poyrazdı...

Prof. Dr. CEMAL SAYDAM - Her zaman yapıyor, her zaman bilinen bir şey, sizlerin çok daha iyi bildiği bir şey, yani akıntının ne zaman kritik, ne zaman subkritik gideceği edeceği hepsi bilinen şeyler, sizlerin çok daha iyi bildiği, çünkü yaşayarak gördüğünüz, bizim o anlık yaptığımız simülasyonlar.

SALONDAN - Merhaba, teşekkür ediyorum bu bilgiler için hocalarıma, biraz da kişisel olabilir, Naci Hocama bir soru soracaktım. Şimdi iyi bildiğim için de biraz bunu soracağım Naci Hocam, bu hat üzerinde neredeyse sıfır diyebileceğimiz yerleşim yerleri var. İşte bunu Şamlar Köyü , Güvercintepe, Kayabaşı, Şahinler, bir sürü burada böyle sıfır yerleşmeler var. Buradaki insanlar gerçekten buradan giden haberlerle de, işte dışarıdan kulaktan dolma haberlerle de bazen çok gergin oluyorlar, bazen seviniyorlar, bize milli piyango vurdu diyorlar ya da biz ne yaptık, öldük bittik diyorlar. Siz bütün bu bilgiler ışığında orada yaşıyor olsaydınız ne düşünürdünüz, ne yapardınız? Teşekkür ederim.

Prof. Dr. NACİ GÖRÜR - Şimdi şöyle, ben o insanlar gibi olsaydım, yani çok zevk alırdım, gayet güzel, niye? Bir denizyolu geçiyor oradan, tarlaman fiyat arttı, gayet güzel. Aynen şimdi bizim milletimizin yaptığı gibi, yani orada oturan insanlar için bir ranttır, köylü için iyidir yani, hem tarlası daha fazla para eder, hem de İstanbul'un lüks yeri olur. Ekonomik olarak da olur. Tabii meseleye

öyle bakmamak lazım, burada konuştuğumuz şekliyle düşündüğümüz takdirde bu proje hiç düşünülmemesi gereken bir proje, dediğim gibi yani attığınız taş ürküttüğünüz kurbağaya değmiyor. Niye böyle bir proje yapıyorsunuz? Hiç kimsenin aklına gelmemesi lazım. Yani her şeyiniz dört dörtlük olur, böyle bir çevre sorunuz da olmaz, sırf Sultan Süleyman'ın ihtişamı gibi böyle bir şey yapalım da eserimiz kalsın canım, şanımız yürüsün diye yaparsınız, ama ekonomiyi düşünürseniz, bilimi düşünürseniz, ülkenin geleceğini düşünürseniz, ekosistemin sağlığını düşünürseniz ve üstelik de bugün ülkenin ekonomik gücünü, insanların parasını, işsizliğini, fakir fukaralığını, yani Türk milletini genelde düşünürseniz bu projeyi hiç gündeme bile getirmezsiniz.

Dr. ALİ ŞEKER - Her şeyden sunumunuz için teşekkür ediyoruz. Böyle bir konuyu Türkiye'nin konuşması zül, hakikaten zül, deprem bekleyen bir İstanbul, ben bu arada kendimi tanıtayım. Dr. Ali Şeker İstanbul milletvekiliyim. Depremi beklerken 20 yıl hiçbir şey yapmayanların bu projede ortaya çıkan maliyet konusunda bir bilginiz var mı? Hani hesap beton mu yapılacak, beton yapılmayacaksa yeraltı sularının tuzlanması, işte Sazlı Bosna Barajı tek başına İstanbul'un suyunun yüzde 7'sini karşılıyor. Yüzde 7 küsur şey olarak, öbür taraftan Terkos Durusu Barajı İstanbul'un Trakya yakasının önemli bir kısmının suyunu karşılıyor ki böyle bir hat çekildiğinde doğuda kalan bütün su havzası olduğu gibi iptal olacak, Terkos'un yarı yarıya düşecek, oradaki Durusu Barajının doluluğu, sadece bir Büyükçekmece Gölü kalıyor ki o da o kadar sığlaştı ki iç su kapasitesi neredeyse yok diyebileceğimiz durumda. Yani bu bir kere İstanbul'un susuz kalması demek, Marmara'nın ölmesi demek. 100 milyar dolar civarında bir kaynağın heba edilmesi demek. Ölümünü beklerken, depremi beklerken İstanbul'un, bunun konuşulması zül. Böylesi bir maliyetin olacağıyla ilgili daha geniş bir -gerçi Cemal Hocam uzun zamandır bu konuda açıklamalar yapıyor- açıklama yapıp, yani bu konuyu lütfen konuşmayın. Bu çılgın proje değil, hakikaten deli saçması demek gerektiğini düşünüyorum. Böylesi bir projede herhalde bir başka amaçları da yapacakları köprülerle oraları da paralı yaparak İstanbul'dan bir kere daha bir kaynak elde etmek yandaşlara, sadece oradan geçecek gemi bedavası dururken buradan geçmeyeceğine göre orada asıl amaç bir de İstanbul'u 8-10 tane daha paralı köprüyle, Deli Dumlul köprüsüyle buluşturmak olacak diye düşünüyorum. Teşekkür ediyorum.

Av. ALEV SEHER TUNA - Bu konuda ben bir şey ilave edeyim, Hocam, siz de ilave edersiniz. Yani çok resmi olmasa da Bakanlıkta konuşulan şeylerden bu köprüler paralı olacak, yollar da paralı bildiğiniz gibi, onun dışında burada etrafta binalar zaten yapılıyor. Yalnız kredi alamayacağı kesin, çünkü havalimanına hiçbir yabancı kredi alınmadı. Dünya Bankasında gözükmeyen

bir proje, tamamen yerli bankalardan karşılandı. Yani biz ödüyörüz, şu andaki Garanti'yi de biz ödüyörüz. Onun dışında yapacak firmaya belli yıl, yani yap-işlet-devret modeli kabul edildi onun için, yönetmeliği yayınlandı. Kanal yap-işlet modeli ile yapılacağı için bizim cebimizden para çıkmayacak deniliyor, ama hem bir yabancı şirkete verileceği de konuşuluyor Türkiye'de yapacak firma olmadığına göre, Panama şirketiyle de yapılan bir anlaşma var zaten. Büyük bir ihtimalle maddi sorunu öyle çözecekler, ama ben eğer bu şekilde devam ederse belediyenin bir yetkisi yok zaten, bu doğrudan Cumhurbaşkanlığına bağlı bir proje, siyasi bir proje olduğu için yapılabilir diye düşünüyörüm.

CEMAL BEŞKARDEŞ - Meslek olarak mühendisim, doktor makine mühendisi, endüstri mühendisiyim, ama burada bütün hocalarımı dinledikten sonra, Cem Amiralimi dinledikten sonra, sizin hukuki çerçeveyi çizmenizden sonra bu kadar önemli yaşamsal, İstanbul için ve Türkiye için ve dünya için ekolojik olarak düşünürseniz Karadeniz, Marmara, Ege hepsi giriyor. Buradan gelip geçen balıklar, kuşlar okyanusa da gidiyor, bütün dünyaya da gidiyor geliyor. Bu kadar dev bir projenin tek kişinin çlgın projesi olarak ele alınması benim gözümde bir dünya savaşı nedeni olabilir. Biraz abartıyorum, bayağı abartıyorum, ama bu bölgeyi mahvedeceği, disiplinler arası ormancı, çevreci, deniz hidrobiyolojisi, ekosistemde depremsellik, jeoloji, fizyoloji ne kadar "öji" varsa içine hepsini koyarak bu kadar multidisipliner, bu kadar çok bilimle, çok yönlü bir projenin bu kadar hafife alınmasını, bugüne kadar böyle üzerinde konuşula konuşula gelmesini gerçekten aklım havsalam almıyor. Bu YSK'nın karar vermesine benzemiyor, daha başka bir şey bu, bunun için İstanbul Barosunun daha üst bir seviyeye çıkarak farkındalık yaratmasını, bütün sivil toplum örgütlerinin bir araya gelmesini, bunun çok büyük bir platforma taşınmasını bekliyorum. Bunun için görüşlerinize sunarım. Teşekkür ederim.

DURSUN ÇİÇEK - Tabii bu projenin yapılmaması gerektiği konusunda bütün aydınlar bir anlayış birliği içerisinde, ancak siyasi gerekçelerle bu projenin Trakya'ya kaydırılması belki oy beklentisiyle, tarihte bakıyoruz, Sakarya Nehri hep konuşulmuş. Acaba alternatif yaratarak sırf projenin geçersizliğine hizmet edecek şekilde Sakarya bölümüyle Trakya bölümü arasında bir rekabet yaratmak açısından Sakarya'nın faydalarını ortaya koyup projenin orada gerçekleştirilmesini bir siyasi tez olarak ileri sürmek bizim düşüncelerimize hizmet eder mi? Teşekkür ederim.

Av. ALEV SEHER TUNA - Bir saniye lütfen.

Prof. Dr. DOĞAN KANTARCI - Ben önce şunu söyleyeyim, ben deminden beri bakıyorum Dursun Çiçek Bey mi diye, karşı karşıya gelmediğimiz için kusura bakmayın, siz söyleyince, siz askersiniz, değil mi? Söylediğim Karpatlar, Kafkaslar yayını ve Karadeniz'in, Rusya'nın yumuşak karnı olduğunu en iyi değerlendireceklerden birisiniz. Bu kanal bizim değil, bu kanaldan ticaret gemisi geçmez. Hoca gayet güzel söylüyor, bu kanaldan ancak savaş gemileri geçer.

İkincisi, havaalanı dünyanın en büyük havaalanı, Çin'deki Pekin'deki daha büyük, doğru, havalimanı olarak büyük, alan olarak burası büyük.

Neden? Koyun bakalım bin tane topu, bin tane tankı oraya, İkinci Dünya Harbindeki jeep paketlerini bilirsiniz sandıkları, havadan atarsınız. Bir de tepkisiz top, bir sandık da cephaneye, olur size silah. Bu kanal bizim değil, bu kanal da, bu havalimanı da bizim projemiz değil. Tam dediğiniz gibi bu bir lafügüzaftır. Ben onu yazmıştım, ama tabii zaman kısıtından söyleyemedim. Teşekkür ederim.

SALONDAN - Belki benim konuşmamın içerisinde soru olmayacak, ama kaygılarımı, korkularımı ve kuşularımı dile getirmek istiyorum. 17 Ağustos 1999 Marmara depreminin sabahı mülga Bayındırlık Bakanlığının İstanbul il müdürü olarak atandım. O kurumda 4 yıl görev yaptım, dolayısıyla deprem, depremin sıkıntıları gerçekte çok acı. Hocalarımın hepsine yürekte teşekkür ediyorum. Naci Hocam iki başlık altında çok güzel açıklama yaptı. Olası bir İstanbul depremine karşı bir proje hazırlanmış mıdır, o mu önemli, yoksa Kanal İstanbul projesi mi önemli?

Şöyle söyleyeyim, 2018 yılının ortalarında biliyorsunuz ki ruhsatsız veya ruhsat ve eklerine aykırı olarak yapılmış olan bütün yapılar, ama belli bir bölgede tabii, Boğaziçi bölgesinde hariç bütün yapılar yapı kayıt belgesi almak koşuluyla imar barışı kapsamı içerisine girdi.

Şimdi olası depreme karşı bir proje yapılması ya da olası depreme alakalı bir şeyler yapıyoruz adına Naci Hocam çok güzel anlattı. Kentsel dönüşüm adı altında birtakım çalışmalara başlandı, ama Hocamın söylediklerini tekrar etmeyeyim, hangi bölgelerde nasıl olduğunu biliyoruz. Dolayısıyla bu kadar ruhsatsız, ruhsat ve eklerine aykırı olarak yapılmış binalarımıza imar barışı adı altında yapı kayıt belgesi verilerek yasal hale getirilmiş binalardan bazılarının medyada da görüyoruz, yıkıldığını, hatta enkazın altında çok sayıda insanların öldüğünü görüyoruz. Bu konuyla alakalı acaba baromuz herhangi bir çalışma yapıyor mu ya da yaptı mı bilemiyorum. Bu olası depreme karşı proje yapıl-

ması, yani nasıl bir kenara itilmiş anlayış ki şimdi özür diliyorum, ben hâlâ sanki kamuda çalışıyormuş gibi kelimelerini biraz seçerek kullanmak istiyorum. Keşke siyasi olsaydım daha rahat konuşurdum belki, yani bu imar barışını Naci Hocam, bu kaçak yapı stokunun yasal hale getirilmesini inanıyorum ki şurada hiç kimse onaylamıyordur. Depremi yaşamış, hatta depremin sabahı göreve gelmiş, 12 Kasım depremini de yaşamış bir insan olarak, hatta yangında çok insan öldü 12 Kasım da biliyorsunuz, yani şöyle söyleyeyim: Bir cümlenin arasında kural ve kaidelere, yapım koşul ve şartlarına uyularak yapılmış olan yapılar tabii ki ayakta kalır, ama biz kalmadığını gördük. Yani viyadükler zarar aldı, otoban kaydı, metrelerle kaydı biliyorsunuz, hatta yakın zamanda geçen biliyorsunuz malum bir inşaat firmasının yaptığı inşaat da bir dolu sıkıntılar yaşandı. Hatta ölümle sonuçlandı işçileri, sadece kaygımı, kuşkumu ve korkularımı dile getirdim. Bu imar barışı gerçekte benim tüylerimi diken diken eden bir konu. Çok teşekkür ediyorum, soru çıkmadı ama.

Av. ALEV SEHER TUNA - Biz teşekkür ederiz katkılarınız için, tabii ki biz İstanbul Barosu olarak belli konularda davalarımızı da açıyoruz, itirazlarımızı da yapıyoruz. İmar barışının ilk çıktığı günden beri karşı çıkararak basın açıklamalarımız ve diğer kanallarla her türlü duyurularımızı yaptık. Bunun dışında yasal olarak ona yapabileceğimiz bir şey yok kanun olduğu için, o da sayın vekillerimize düşüyor. Mecliste konuyu ilettik, ancak onlar dava açabiliyorlar, ama biliyorsunuz ki açılan davaların da sonuçları idare mahkemeleri ve Anayasa Mahkemesiyle sonuçlar belli, Kartal'daki çöken bina da maalesef imar barışına başvuran bir bina, o kadar kişi öldü. Haziran gibi duruşması var. Biz İstanbul Barosu Çevre Komisyonu olarak müdahil olacağız davaya, yakından takip ediyoruz. Teşekkürler. Yalnız soruları kısıtlamak zorundayım. Arkadaki beyefendiye de verelim, siz katkıysa almayalım, soruyu çok kısa rica ediyorum, çünkü 1 saat aştık.

HARUN ŞİŞMANMIZICI - Çok teşekkür ederim böyle bir oturum hazırladığınız için, değerli hocalarıma da katkılarından dolayı çok teşekkür ediyorum. Bendeniz Harun Şişmanmızıcı, sorum çok basit: Buradan anladığım kadarıyla bu proje Rusya'nın aleyhine bir proje, Amerika'nın da lehine bir proje. Şu andaki konjonktüre baktığımız zaman Türkiye olarak bir eksen kayması içerisindeyiz. Türkiye Rusya'ya yaklaşıyor, Amerika'dan uzaklaşıyor. Böyle bir hava seziyoruz. Eğer böyleyse, Rusya niçin başından beri buna yüksek bir sesle karşı çıkmıyor? Yani gördüğümüz çok belirgin olaraktan Rusya'nın bir karşı duruşu yok. Acaba bu gerçekte realize edilecek mi, yoksa Türkiye'nin kendine koz almak için, elinde bir koz tutmak için bir hayali proje mi? Teşekkür ederim.

Av. ALEV SEHER TUNA - Kime sordunuz sorunuzu?

CEM GÜRDENİZ - Şimdi ben deniz bilimleri açısından hemen cevap vereyim. Benim bildiğimi Ruslar da biliyor, niye? Çünkü biz Karadeniz'de ortak araştırmalar yapıyoruz. Rus biliyor, Bulgar biliyor, Ukraynalı biliyor, en güzel de Ruslar biliyor. Çünkü oşinograflar biz doğmadan yüzlerce sene önce bu işi yapmışlar. Benim de aynı kaygılarım var. Niye Putin karşı çıkmıyor buna yapamazsın diye? Niye karşı çıksın? Benim boşa harcayacağım bu kadar emek, bu kadar kişinin senelerdir harcadığı emek adamın kârhanesine yazıyor. Önünde-sonunda bir gün konuşmasında ben öyle çok yerlerde yazdım, işte kim varsa artık bizde idareci o gün bu projeyi de yapamazsınız deyip öteki konuya geçecektir, benim görüşüm bu, ama tabii şahsi görüş.

ÜMİT YALIM - Milli Savunma Bakanlığı eski genel sekreteriyim. Naci Hoca bir soru soracağım. 1. Ordu Komutanının planlarında 350 adet deprem toplama bölgesi vardı. Şu anda o sayı 30'a inmiş. Mesela, Ali Sami Yen Stadı deprem toplama bölgesiydi, şu anda yerinde biliyorsunuz büyük konutlar var. Bunun için bir plan düşünülüyor mu? Bir de bir düzeltme yapacağım. Boğazdan geçiş ücretsiz değil, Montreux'de evelden frank, altın olayı vardı, 1982 yılında dolara geçildi. Net ton başına Sayın Hocam, 90 sent para alınıyor, fakat Kanal İstanbul'dan 5.5 dolar alınacak ki buradan geçmesi mümkün değil. Onu da düzeltmekte fayda var.

Prof. Dr. NACİ GÖRÜR - Evet, bu depreme hazırlık adı altında 99 yılında özellikle depremin ilk evrelerinde gerçekten büyük bir heyecanla çok şeyler yapıldı. Yani belediyelerde özellikle işte afet merkezleri kuruldu, toplanma alanları belirlendi, yollar özel olarak tasarlandı, birtakım kolaylıklar getirildi. Biliyorsunuz birtakım yerlere konteynerler konuldu, sivil savunma örgütleri eğitildi, arttırıldı. Yani çok güzel bir girişti, ama tam da bize has bir gidiş, Türkler bir işe çok iyi başlar da, ondan sonra unuttur, onu yaptık. Bizim endişemiz de var zaten, unutturmamaya çalıştık. Herkes de diyordu, bu 99 bir milat olacak, bundan sonra hiçbir şey eskisi gibi olmayacak. Doğrusu ben tebessüm ediyordum, keşke haksız çıksaydım ve sonuçta o afet merkezleri gitti, bütün toplanma merkezleri başka amaçlarla kullanıldı, AVM oldu, yollar yine işte başka türlü değişti. Velhasıl şu anda tabii ki birtakım şeyler yapılıyordu.

Mesela, İstanbul Valiliğinin bir krediyle yürüttüğü bir proje vardı. Bir sürü okullar, hastaneler, resmi binalar yenilendi, güçlendirildi. Bu kentsel dönüşümle faydalı şeyler de yapıldı. Tabii daha doğru yapılabilirdi. Çıkış iyiydi, ama uygulama sırasında bana göre yanlış şeyler oldu, amaca hizmet etmedi.

Yani biz İstanbul'u depreme hazırlamak için çok şey yaptık, ama yaptıklarımız yapmamız gerekenlerin yanında bir küsurat mertebesinde, hiç kendimizi aldatmayalım ve kendimizi bir de şöyle anlatıyoruz: Çok uzadı, ama bunu belki söylemenin bir yararı var. Öyle senaryolar oluştu ki depremin sonucunu hafifletmeye yöneldi. Hatta ben duydum, kulaklarıma inanmadım, ciddi bir üniversite ciddi olduğunu düşündüğümüz arkadaşlarımız senaryoda 10 000 kişi İstanbul'da ölür, bu deprem olur gibi, yani işi öyle hafif bir hale getirip bu işi dramatize etmeyelime getirildi. Ben şu kadarını söyleyip sözümü bitireyim: İstanbul'da 1 600 000 bina var. Ben size desem ki yüzde 99'u, bu binaların yüzde 99'undan insanlar sağ çıkacak, hiçbir şey olmayacak, burunları kanamayacak. Hepiniz oh be, dünya varmış dersiniz. Yüzde 1'se 16 000 bina yapıyor. Daire değil, her binayı 4 katlı yapın, 8'er daire düşünün, 4 kere 8 eşittir 32, 16 000'le çarpın, her bir yere de 4 tane adam koyun. Bir küçük çekirdek aile, beklenen Marmara depreminde can kaybı birkaç yüz binden aşağı olmaz. Kendinizi hiç aldatmayalım. Bunu Sayın Cumhurbaşkanımız da biliyor, hükümet yetkilileri de biliyor, kendileri de söylediler. Bizzat yani onu biliyoruz, dolayısıyla bu deprem işini biz çok unuttuk, unutuyoruz.

Benim zaten bu konuşmamın esası şu: Böyle bir deprem tehlikesinin olduğu bir yerde Kanal İstanbul da nereden çıktı?

Yoksa yaparsınız Kanal İstanbul'u, yani niye yapmayacağız ki, ama öncelik vardır, değil mi? Öncelik diye bir şey vardır. Öncelik İstanbul'u depreme hazırlamadır. Kanal İstanbul üstelik deprem riskini arttıran bir projedir.

Av. ALEV SEHER TUNA - Teşekkürler. Bugünkü panelimizin 1. Oturumunu sonlandırıyoruz, katılımcılarımıza da teşekkür ederiz.

II. OTURUM

Av. ALEV SEHER TUNA - Değerli konuklarımız, 2. Oturumumuz başlıyor. Konuşmacılarımız Prof. Dr. Ayşe Nur Tütüncü, Doç. Dr. Sevim Budak, Doç. Dr. Pelin Pınar Özden ve Kılavuz Kaptan Saim Oğuzülgen, buyurun efendim.

Av. NURİ ÖZER

Oturum Başkanı

Değerli konuklar, İstanbul Barosu Çevre Kent İmar Hukuku ve İstanbul Cumhuriyet Araştırmaları Merkezi tarafından hazırlanan “*Kanal İstanbul ve Montreux*” konulu panelimizin ikinci bölümüne hoş geldiniz. Sırasıyla konuklarımı size tanıtmak istiyorum.

Prof. Dr. Ayşe Nur Tütüncü, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Milletlerarası Hukuk Anabilim Dalı Öğ. Üyesi “*Montreux Sözleşmesi ve Hukuki Durum*”la ilgili konuşacağız.

Sayın Doç. Dr. Sevim Budak İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Kentleşme ve Çevre Sorunları Anabilim Dalı öğretim üyesi “*Uluslararası Politika Açısından Kanal*”,

Doç. Dr. Pelin Pınar Giritlioğlu İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Kentleşme ve Çevre Sorunları Anabilim Dalı öğretim üyesi “*Planlama Açısından Kanal İstanbul, Kırılganlık, Çevre, Sosyal, Altyapısal Kırılganlıklar*”la ilgili ve Sayın Kaptan Saim Oğuzülgen, “*Boğazlardan güvenli geçiş*” konularında sunum yapacaklar.

Efendim, konumuz aslında Montreux, Montreux’un hukuki yapısı, fakat Montreux’dan önce Türk boğazları dediğimiz boğazları şöyle tarihsel olarak bir kısaca anlamak gerekiyor, tanımak gerekiyor. M.Ö. dahil olmak üzere antik çağlardan itibaren Türk boğazlarına, Çanakkale ve İstanbul boğazlarına hâkim olan devletlerin, ulusların Karadeniz’i kontrol ettiği, Hazar Havzasını kontrol ettiği ve dolayısıyla Akdeniz’i kontrol altına aldığı bilinen bir gerçek.

İki tane önemli stratejist var uluslaşma sürecinde, biri Napolyon Bonapart biri de çar I. Alexander. Ben ikisinin sözlerini çekip aldım. Napolyon Bonapart aynen şöyle söylüyor: “Türk boğazlarını Rus Çarına vermektense dünyanın yarısını vermeyi yeğlerim” I. Alexander da karşılığında şunu söylüyor: “Coğrafya bana Türk boğazlarına hâkim olmamı emrediyor. Eğer Türk boğazlarına hâkim değilsem evime hâkim değilim”..Boğazların suigenesis yapısı, dar ve uzun özellikli olan iki boğaz ve bu iki boğaz Çanakkale ve İstanbul Boğazı tarihsel birtakım olaylara, tarihsel sıçramalara neden oldu.

İki imparatorluğun batmasına, onun yerine iki modern devletin tarihsel sıçramasıyla modern devletler hayatına gelmesine neden. Biliyorsunuz Birinci Dünya Savaşının trajik bir vaziyette ve mecburen sonuçlanması iki Alman gemisinin, Goben ve Breslau'nun Çanakkale Boğazından girerek Osmanlıyı Birinci Dünya Savaşına sokmuştur. Bu Osmanlının hezimetiyile ve yıkılmasıyla sonuçlanacaktır. Aynı boğazlarsa Çarlık Rusya'sına yardıma gelen müttefikleri boğazlardan Karadenize sokmayarak Çarlık Rusya'sının yıkılmasına, yerine genç Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliğinin kurulmasına neden olmuştur. Amiralimizin (Cem Ersever)Bahsettiği gibi Gazinin “Kulağım İnebolu'da” dediği olay iki genç cumhuriyetin boğazlar üzerinden tarihi bir dayanışmasıdır. Yani boğazlar Sovyetler Birliğine bir kalkan olmuştur, aynı zamanda Sovyetler Birliği de genç Türkiye Cumhuriyetini ayakta tutmak için gerekli para ve silah yardımı yapmıştır.

Boğazların üç-dört tane hukuki rejimi tarihe gelmiştir. Birincisi, Osmanlı dönemi tamamen Osmanlının hakimiyeti altında olduğu bir dönemdir. Biliyorsunuz tam bir Boğazkesen kurulmuştur. Anadolu ve İstanbul yakasındaki iki Boğazkesen Kalesiyle boğazların geçişi tamamen Sultanın emrine verilmiştir. Bu dönemde Yalnız bazı devletlere ufak tefek imtiyazlar vardır.

Bir sonraki dönem ise Kaynarca Anlaşmasından sonra gelen dönem olan 1809-1942Yılları arası ikili anlaşmalar dönemidir. Hünkar Anlaşması gibi bir takım anlaşmalar mevcuttur. Bu dönemde İkili devletlerle boğazın hukuki rejimi düzenlenmiştir. Üçüncü dönem ise çoklu devletler anlaşması dönemidir. 1841'de başlayıp Lozan'a kadar devam eden Rejimidir (Anlaşmalardır).

1841 Londra Anlaşması, 1854 Paris Anlaşması, peşine gelen Montreux Mütarekesi ve Sevr çoklu devlet anlaşmalarıdır. Bunlar Bogazlardan geçişleri düzenleyen anlaşmalardır. Bundan sonraki dönem ise Lozan dönemidir. Lozan'ın 23. maddesi boğazdaki geçişleri düzenlemektedir ve Türkiye'nin kısmi bir egemenlik hakkını göz önüne alır.

1936'da imzalanan ve şu anda tartışmaya açılan aslında bir taraftan münakaşa edilen, edilmeye çalışılan Montreux Sözleşmesi 1936 yılının 20 Temmuzunda imzalanmış, 9 Kasım'da Resmi Gazetede yürürlüğe girmiş, o gece yarısı 30 000 Türk askeri de boğazlara girmiştir. Bundan sonra boğazların ikili düalist bir rejimi vardır: 1. Türkiye'nin egemenlik haklarının korunması, 2. Karadeniz'e kıyıdaş olan devletlerin güvenliğinin korunması.

Şimdi ben özellikle konunun uzmanı Hocama, Ayşe Nur Tütüncü Hanıma, sözü ona vereceğim. Montreux'u anlatmasını rica edeceğim, buyurun Hocam.

Prof. Dr. AYŞE NUR TTNC

- 28 Kasım 1962’de İstanbul ‘da dünyaya geldi. İlk ğrenimini Kocaeli-Yarımcı SEKA ilkokulu ‘nda pekiyi derece ile bitirdikten sonra orta birinci sınıfı 1973 yılında Yarımcı Ortaokulu’nda okudu.
- Orta ve lise öğrenimini,1974 ve 1979 yılları arasında İstanbul Fatih Kız Lisesi’nde pekiyi derece ile tamamladı.
- 1979-1983 yılları arasında İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi ‘ne devam etti. Fakltenen 1983 Haziran döneminde lkle mezun olduktan sonra aynı yıl İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü zel Hukuk Bölümü’nde Yüksek Lisans eğitimine başladı. Bu eğitimini, 29 Temmuz 1985 yılında “Başlangıçtaki Elverişsizlikten Taşıyanın Mesuliyeti” adlı yüksek lisans tezinin oy birliği ile kabul edilmesiyle tamamladı.
- 1985 yılının 22 Mayıs’ında, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Devletler Umumi Hukuku Anabilim Dalı ‘na asistan olarak girdi. Aynı yıl, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku doktora programına kabul edilerek başlayan doktora eğitimini, 28 Haziran 1993 yılında “Gemi Kaynaklı Kirlenmenin nlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi” adlı tezinin oy birliğiyle kabul edilmesiyle tamamladı.
- 1991 -1992 Ders yılında, İngiliz Hükümeti’nce Foreign and Commonwealth Office Scholarships and Awards Scheme adıyla verilen doktora araştırma bursunu almaya hak kazanarak, dokuz ay süreyle Londra Üniversitesi, Hukuk Fakültesi’nde (*University College London, Faculty of Law*) Non-Degree Research Student olarak araştırma yapmış ve seminerlere devam etmiştir.
- 1994’te Yardımcı Doçent, 1999’da Doçent ve 2007 yılında profesörlük ünvanını almıştır. Halen İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Milletlerarası Hukuk Anabilim Dalı’nda profesör olarak görev yapmakta ve Anabilim Dalı Başkanlığı’nı yürütmektedir.
- Diğer yayınları yanında *Gemi Kaynaklı Kirlenmenin nlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi, İnsancıl Hukuka Giriş, Milletlerarası Adalet Divanı Kararları, Milletlerarası Hukuk Pratik alışmaları, Milletlerarası Hukuk (Giriş, Kaynaklar), Milletlerarası Sınırışan Akifer Hukuku* başlıklı kitapları bulunmaktadır.

Prof. Dr. AYŞE NUR TTNC

*İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi
Milletlerarası Hukuk ğretim yesi*

MONTRÖ SÖZLEŞMESİ VE HUKUKİ DURUM

Türk Boğazları, dünyada deniz trafiğine açık 264 boğaz^[1] 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 kitapında bu hususu vurgulamak üzere şöyle demiştir: “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 Boğazların coğrafi ve stratejik öneminin en güzel kanıtlarından biridir.

Hatta bu sözlere Şunu da ilve 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

1 Melih BAŐARANER, Mehmet ALI 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 zel Sayı, s.75.

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

olması, ancak Montrö Sözleşmesi'nin^[3] onaylanmasından sonra sağlanabilmiştir.^[4]

Son yıllarda *Kanal İstanbul Projesinin* ileri sürülmesi vesilesiyle Montrö Sözleşmesi yine gündem konusu oluşturmuştur. 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 suyoludur. Bu ebatlar en dar yeri 700 metre ve en geniş yeri 4200 metre olan İstanbul Boğazı'na nazaran daha dardır ve bu durumda kanaldan gemilerin geçiş süresi çok Boğazlara nazaran çok daha uzun olacaktır. Proje, dünyada doğal bir boğaz varken ona alternatif olması için açılan insan yapısı kanal olması itibarıyla ilginç ve tektir.

Kanalın yapılmasının çeşitli 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. Boğazdaki tanker trafiğinin yarattığı tehlikeyi önleyemez. İstanbul'un su kaynaklarını bitirebilir, deniz kimyasını bozarak canlıların yok olmasına yol açabilir. Tarım-orman arazilerini olumsuz olarak etkiler. Deprem riskini artırabilir. Tehdit altındaki doğal ve çevresel değerlerin kaybına yol açar. Projenin devreye girmesi, içme suyu rezervlerinden vazgeçmek anlamına gelir.

Milletlerarası hukuk açısından ise Kanal İstanbul ve Montrö Sözleşmesi ilişkisi çerçevesinde şu hususların altını çizmek gerekir. Günümüz milletlerarası hukukunda, kara ülkesi içinde yer alan kanallar, boğazlar ve nehirler gibi yerler 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 su yolu tamamıyla bir devletin ülkesinde yer alıyorsa, kara ülkesindeki "*içsular*" ola-

3 Convention Regarding the Régime of Straits, 173 *League of Nations-Treaty Series* 213(1936-1937). *Montrö Boğazlar Sözleşmesi*, R.G. 05.08.1936-3374.

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

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.

rak 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.

Bunun 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 hukuki statüleri de çoğu kez özel bir andlaşma ile düzenlenebilmektedir.^[6] Böyle bir andlaşma bulunmaması durumunda boğazlara ilişkin uygulanabilecek örf ve âdet kuralları olmasına rağmen, kanallar konusunda bu zamana kadar yapılan andlaşmalar, geçiş serbestliği konusunda bir örf ve âdet hukukunun doğumuna yol açmamıştır.^[7]

Sovyet-Polonya Savaşı döneminde Birleşik Krallık'a ait *Wimbledon* adlı istimbotun, Kiel Kanalı yoluyla geçişine Almanya'nın itiraz etmesi üzerine açılan davada verdiği 1923 tarihli kararında Milletlerarası Daimî Adalet Divanı, herbir kanalın statüsünü onu kuran andlaşmaya bakarak değerlendirmiştir. Olayda da yargısını, Kanal'ı milletlerarası rejim altına koyan Versay Andlaşması'nın 380. maddesine dayandırmıştır.

Şu hâlde böyle bir Kanal'ın inşa 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.

Kanal projesi, Karadeniz ve Marmara Denizi'ni birbirine bağlayacaktır. Yine de bu çerçevede sadece İstanbul Boğazı açısından etkisinin olması beklenemez. Montrö Sözleşmesi uyarınca “*Boğazlar*” deyimiyle ulaşım açısından Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı kastedilmektedir.^[8] Kanal ise sadece İstanbul Boğazı'na seçenek oluşturacaktır. Gemilerin Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nden geçiş rejimi ise Montrö Sözleşmesi kapsamında aynı kalacaktır.

6 Sevin TOLUNER, *Milletlerarası Hukuk Dersleri, Devletin Yetkisi*, İstanbul 1989, s.148. David AT-TARD, 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.

7 Sevin TOLUNER, s.148.

8 Montrö Boğazlar Sözleşmesi, Giriş.

Kanalın esaslı inşaa gereççeleri olarak İstanbul Boğazı'ndaki yoğun trafiğinin azaltılması ve bölgenin daha güvenli hale getirilmesi gösterilmektedir. Dolayısıyla burada kilit nokta olarak İstanbul Boğazı'nın gemi trafiğine kapatılması mümkün müdür veya geçiş yapmak isteyen gemilerin zorla Kanal'dan geçmesi istenebilir mi sorusu akla gelir.

Kanalın kullanılmasını sağlamak için İstanbul Boğazı'nı gemi trafiğine kapatmak, Boğaz'dan geçişi zorlaştırmak, ayrıca geçiş yapmak isteyen gemilerin zorla Kanal İstanbul'u kullanmaya yönlendirmek gerek Montrö Sözleşmesi'ne gerekse Sözleşme feshedilse bile geçerli olacak genel milletlerarası hukuk kurallarına aykırı olacaktır. Montrö Sözleşmesi'ne göre, ticaret gemilerinin barış ve savaş zamanlarında geçişi açısından bazı farklılıklarla "geçiş ve ulaşım serbestisi" ilkesi kabul edilmiştir.^[9] Ayrıca Sözleşme'nin 28. maddesi uyarınca "1. maddede doğrulanan geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğü ilkesinin sonsuz bir süresi olacağı" belirtilir. Ayrıca milletlerarası hukuk kuralları uyarınca da sularının tamamı bir devletin karasularının içinde olan milletlerarası ulaşım da kullanılan boğazlardan yabancı ticaret ve savaş gemilerinin zararsız geçiş hakkı vardır.^[10] Kıyı devletinin bu zararsız geçişi engelleme, erteleme, kılavuz alma mecburiyeti getirme, geçiş ücreti koyma ve savaş gemileri açısından ise ihbar ve izin isteme hakkı bulunmamaktadır. Ancak Özbek'in de haklı olarak belirttiği üzere "Montreux feshedilse dahi uygulanacak hukuk için zararsız geçiş hakkı "iyi" olan ihtimaldir. Zira, bu defa Türkiye'nin... "transit geçiş rejimi"nin uygulanması gerektiği baskıları ile karşı karşıya kalacağı muhakkaktır".^[11]

Bu itibarla yukarıda sorduğumuz soruya olumsuz cevap vermek gerekir. Elbetteki gemiler ekonomik bazı endişeler taşıdıklarından beklemeden geçiş yapabilmek için kendi istekleriyle Kanaldan geçebilirler. Çünkü ortalama bir geminin ticaretin en düşük olduğu dönemde günlük bekleme maliyeti 30 bin

9 Montrö Boğazlar Sözleşmesi, m.2. Bu geçiş, Türkiye'de Toluner'in öncülüğünde doktrinimiz ile Yargıtay tarafından zararsız geçiş olarak nitelendirilmektedir. Sevin TOLUNER, "Boğazlardan Geçiş Düzenleme ve Montreux", Milliyet, 3 December 1979. Yargıtay Ceza Genel Kurulu, E. 1978/8 -189, K. 1978(245, t.19.6.1978; Yargıtay 8. Ceza Dairesi, E. 1992/1986, K. 1992/3736, t. 19.3.1992; Yargıtay Hukuk Genel Kurulu, E. 2001/4 -955, K. 2001/1073, t. 21.11.2001.

10 1958 Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi, 516 United Nations, Treaty Series (UNTS) 205, Türkçesi için Aslan GÜNDÜZ, Milletlerarası Hukuk, Temel Metinler, Örnek Kararlar, Beta, Geliştirilmiş 3. Baskı, 1998, m.14; 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, 1833 UNTS 3; Türkçesi için Aydoğan ÖZMAN, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, İstanbul Deniz Ticaret Odası Yayını,1984, m.17.

11 Dolunay ÖZBEK, Kanal İstanbul- Çevresel, Kentsel ve Hukuki Etkileri, İstanbul Barosu Yayınları, 2016, s.128.

dolar olarak ifade edilmektedir. Burada Türkiye'nin yapabileceği ancak gemileri Kanaldan geçişe teşvik etmek olabilir. Ayrıca isteğe bağlı geçişi arttırmak açısından geçiş ücretinin miktarı önem taşıyacaktır.^[12] Aksi taktirde Boğazlardan ücretsiz geçiş imkânı varken, kârlılığı azaltacak bir bedeli ödemeye birçok gemi sahibi yanaşmayacaktır.

Uygulanacak düzen bağlamında Kanaldan her çeşit ve tonajda gemi geçebilecek midir? Montrö Sözleşmesi'nin amacı, Boğazlar'dan geçişi ve ulaşımı, 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.^[13]

Ticaret gemileri, barış zamanında bayrağı ve yükü ne olursa olsun, gündüz ve gece, serbestçe geçebilir. Kılavuzluk, ihtiyarîdir.

Söz konusu amaç doğrultusunda savaş gemilerinin barış zamanındaki geçişleri hem tonaj hem de sınıf bakımından sınırlanmaktadır.^[14] Boğazlardan barış zamanında, istisnalar saklı olmak üzere, yalnız, *hafif su üstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemiler* geçebilir. Bu gemiler dışındaki gemiler açısından ise Karadeniz'e kıyıdaş olan ve olmayan arasında bir ayırıma gidilmiştir. Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin *uçak gemilerinin, hattı harp gemilerinin ve denizaltılarının* Boğazlardan geçmesi kabul edilmemiştir.^[15] Toplam tonaj, 15.000 tonu aşamaz. Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin barış zamanında Karadeniz'de bulundurabilecekleri deniz kuvvetlerinin miktarı da toplam tonaj olarak 30.000 tonilatoyu aşamaz. Bu en kuvvetli deniz filosuna sahip olan devletin tonajı nispetinde arttırılabilir. Fakat, 45.000 tonilatoyu ge-

12 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/prsuveyyof-dr-cagri-erhan/> 489229.aspx, (05.11. 2016).

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

14 Montrö Boğazlar Sözleşmesi, m.10/1.

15 *Montrö Boğazlar Sözleşmesi*'nin II. Eki'nde tanımlanmaktadır. II. Ek de andlaşmanın ayrılmaz bir parçasıdır. Andlaşma'nın 8. maddesinde, savaş gemilerinin nitelikleri ve tonaj hesaplarının bu 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. Md.12.

çemez. Bu 30 veya 45000 tonilatoluk deniz kuvvetinin ancak üçte ikisi tek bir devlete ait olabilir. Ayrıca Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin savaş gemileri Karadeniz'de en fazla 21 gün süreyle kalabilmektedir.

Gemilerin geçişlerine ve Karadeniz'de kalışlarına ilişkin kısıtlamalar başta Türkiye'nin çıkarına olmak üzere siyasi bir denge sağlamıştır. Bu dengenin korunması elbette Türkiye lehine olacaktır.

Kanalın inşasının yabancı devlet ya da ortaklıklarca yüklenilmesi durumunda, statüsünün nasıl belirleneceği sorusu da sorun oluşturur. Statüsünün Türkiye tarafından düzenlenmesinin kabul ettirilmesi önem taşıyacaktır.^[16] Ancak bu durumda da yukarıdaki belirtilen hususlara ters düşen bir milli 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 tehlikesini 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 eritmek ve değiştirilmek istenmiştir.^[17] ABD'nin Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemilerine getirdiği kısıtlamalardan memnun olmadığı, 1982 tarihli Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin getirdiği "transit geçiş rejimi"nin^[18] serbestliğini burada da en geniş şekilde kullanmayı ve Karadeniz'de uçak gemileri ile nükleer denizaltıları da dahil olmak üzere, hiçbir sınırlamaya tabi olmadan, devamlı olarak konuşlanmayı istediği bilinmektedir. ABD'nin bu çıkarları doğrultusunda Sözleşme'nin değiştirilmesi yö-

16 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 ortaklıklarla 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.

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

18 "Transit geçiş rejimi", 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi ile milletlerarası hukuka girmiş bir kavramdır. Açık denizin veya bir münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya bir münhasır ekonomik bölgenin diğer bölümü arasında milletlerarası seyrüsefer için kullanılan boğazlara uygulanır. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, m.37.

nünde daha etkili girişimlerde bulunması ihtimali karşısında Türkiye'nin her zaman hazırlıklı olması gerekir.^[19]

Kanalın Türkiye tarafından sadece ticaret gemilerine açılması ve Karadeniz'e kıyıdaş olan ve olmayan devletlerin savaş gemilerinin tümünün Montrö Sözleşmesi'ne göre boğazlardan geçişinin hukuken sürdürülmesi uygun görünmektedir.

Tüm bu gelişmeler karşısında her hâlükârda 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 hale gelecektir. 1936'da ele geçen elverişli şartları bugün tekrar yakalamak ise imkânsız gibidir.

Kanal yapıldığı taktirde Montrö'nün getirdiği geçiş ve ulaşım serbestisi ilkesinin devam etmesi ve düzenin korunması özellikle vurgulanmalıdır.^[20] Ancak şahsi kanaatim, Kanalın hiç yapılmaması yönündedir.

Proje, resmi 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 etkileyecektir.^[21] 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 çevrenin geri dönüşü mümkün olmayacaktır. Türkiye'nin denizlerin ekolojisini değiştirmesi sebebiyle milletlerarası çevre zararlarından sorumluluğu gündeme gelebilir.

Zira milletlerarası hukuk uyarınca, devletler, ülkelerini başka devletlere zarar vermeyecek şekilde kullanmak veya kullanılmasına izin vermemekle

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

20 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.

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

yükümlü kılınmıştır.^[22] Aynı şekilde, gerekli özeni göstererek uygun önleyici tedbirler alınmasına rağmen bir zarar meydana gelirse bunun giderilmesine olanak sağlamaları da genellikle kabul görür. ^[23]

Sınır aşan zararın önlenmesi meselesi, hukukun yeni gelişen bir dalı olmasına rağmen, genel milletlerarası çevre hukukunun bazı kısımlarıyla tamamlandığı ve genel kabul gördüğü benimsenen bazı ilkeleri dikkate aldığı görülür. Devletlere bu konuda **önleme genel yükümü** yüklenirken, bunun bir dizi usuli yükümlere uygun davranılarak gerçekleştirilmesi mekanizmasını düzenlenmiştir.^[24] Ön izin alma, milletlerarası çevresel etki değerlendirmesinin yapılması, bilgi değişimi, bilgilendirme, iyi niyetle müzakere ve danışma, ayırım yapmama ve uyuşmazlıkların çözümlenmesi ve bunlarla bağlantılı âcil durumlara hazırlıklı olma ve kamuya bilgi verme olarak belirlenebilen tüm bu yükümler ise, ihtiyat ilkesi, kirleten öder, hakkaniyet ve nısfet, kapasite yaratma ve iyi yönetim ilkeleriyle desteklenir.

Bu yükümlerin esasını oluşturan ilkeler, genel olarak çağdaş milletlerarası hukukun ve özel olarak milletlerarası çevre hukukunun temel ilkelerinin uzantılarıdır ve gelişmekte olan sorumluluğa dair hükümlerin temel felsefesini biçimlendirirler.

Av. NURİ ÖZER - Çok teşekkür ederim Hocam. Ayşe Nur Hocaya çok teşekkür ediyoruz katkılarından dolayı. Efendim, panelimize devam ediyoruz.

Şimdi sözü Sayın Doç. Dr. Sevim Budak'a veriyorum.

22 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; Nilüfer ORAL, Kanal İstanbul- Çevresel, Kentsel ve Hukuki Etkileri, İstanbul Barosu Yayınları, 2016, s.123.

23 Ali Kerem Kayhan, Uluslararası Hukukta Atmosferin Korunması ve Devletlerin Sorumluluğu, On İki Levha Yayıncılık, 2017, s.107.

24 Supra., Ayşe Nur TÜTÜNCÜ, "Milletlerarası Hukuk Komisyonu'nun.....", s.947.

Doç. Dr. SEVİM BUDAK
İstanbul Üniversitesi

2013 yılında Kanal İstanbul projesinin çevresel etki değerlendirmesi raporu ilk hazırlandığı dönemde TEMA Vakfı tarafından Kanal İstanbul projesinin İstanbul'a ve milletlerarası çevreye etkileri hakkında bir dosya hazırlanmıştır. Ortak hazırlanan ve yayımlandığı dönemde ses getiren dosyayı o tarihte WWF de yayımlamıştı. Biz bu rapor içerisinde uluslararası çevre politikaları ışığında Kanal İstanbul'un gerçekleşmesi ihtimali karşısında Türkiye Cumhuriyeti'nin karşı karşıya kalabileceği uluslararası çevresel problemlerle ilgili bir çalışma yaptık. Bu çalışma aynı zamanda WWF, yani Dünya Doğa Koruma Vakfı tarafından da bir kez daha revize edildi. Ya Kanal ya İstanbul adıyla açık erişime konuldu. Kanal İstanbul projesi TMMOB'da da ayrıntılı olarak tartışılmış ve ayrıntılı dosyalar hazırlanmıştır.

İstanbul Barosu çerçevesinde yapılan bu toplantıda bir tavır almamız ve bir tepki geliştirmemiz beklenmektedir. Keza 5-6 yıldan bu yana zaten vermiş olduğu bildiri ile tekrarlıyoruz. Sabah oturumlarında bu konuda hiç çalışma yapılmadığı söylenmiştir ki bunun doğru olmadığını söyleyebiliriz.

Kanal İstanbul konusunda çok ciddi çalışmalar yapılmıştır ve yapılmaya devam etmektedir. Gerek fen bilimleri gerekse de siyasal ve sosyal bilimler alanında çalışan akademisyenler Kanal İstanbul projesini analiz etmektedirler. Keza TMMOB bünyesinde analizin ötesinde yürütmeyi durdurma ve iptal davaları da açılmaktadır. Bu çalışmada Kanal İstanbul'u uluslararası çevre hukukundaki gelişmeler üzerinden bir kez daha masaya yatırmakta fayda olacağı kanaatindeyiz.

Bu çalışmada ağırlıklı olarak uluslararası çevre politikalarında ve hukukunda ne tür değişen temel ilkeler olduğu ve Kanal İstanbul projesiyle bu değişen temel ilkelerin Türkiye bakımından yaratacağı etkiler üzerinde durulmuştur. Her şeyden önce uluslararası çevre politikaları ve onunla beraber gelişen ve daha biraz light (bağlayıcılık ve icra kabiliyeti bakımından bu kelime tercih edilmiştir) olan uluslararası çevre hukuku, ulus devletlerin kutsal egemenlik yetkilerine ağır darbeler vurmaktadır. Uluslararası çevre alanında yaşanan bu gelişmeler Türkiye Cumhuriyeti'nin ulusal egemenlik yetkilerine ciddi sekteler vurabilir. Bu nedenle Dünyada bu konuda neler olmaktadır bakmakta fayda vardır.

Öncelikle devletlerin doğal kaynaklarının kullanımı ve yönetiminde egemenlik yetkilerinin mutlak olduğuna dair temel kabullerde önemli değişiklikler olmuştur. Bu değişikliklerin hepsi Uluslararası Adalet Divanının, Avrupa Adalet Divanı'nın ve Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi'nin içtihatları sonucu ortaya çıkmaktadır. Bunların hepsini bu bildiride anlatmak mümkün değildir. İkincisi, devletlerin çevreye ve doğal kaynaklarının kullanımına ilişkin yetki alanları içerisinde tek ve biricik aktör olduklarına dair tespitlerde değişiklikler olmuştur. Bunun sonucu olarak Kanal İstanbul Projesiyle Türkiye Cumhuriyeti sadece diğer devletleri karşısına almakla kalmayacak, aynı zamanda uluslararası örgütleri, uluslararası şirketleri, uluslararası STK'ları, tek tek güçlü küresel bireyleri de karşısına alacaktır. Üçüncüsü, devletlerin kendi ülkesi sınırları içerisinde yaşayan canlılara ve gelecek kuşaklara, özellikle vatandaşlara, göçmen ya da sığınmacılara, evcil hayvanlara, ormanlara ve yaban hayatına ilişkin sorumluluklarında önemli değişiklikler olmuştur. Bu sorumlulukları Türkiye Cumhuriyeti yokmuş farz edemez ve bu gelişmelerden kendini soyutlayamaz. İstese de milletlerarası toplum izin vermeyecektir. Zaten ülkemizin hâlihazırda bu sorumlulukları normatif alanda uzun yıllar önce inşa edilmiştir. 2872 sayılı 1983 tarihli Türk Çevre Kanunu ve onun akabinde gerek Avrupa Birliği'ne uyum için gerekse de Çevre Kanunu'nu işler hale getirmek için çıkartılan iki klasör dolusu yönetmelik söz konusudur. İşin ilginç Stratejik Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği kabul edilmiştir. Bu nedenle klasik ÇED süreci yerine, Kanal İstanbul'la ilgili, stratejik çevresel etki değerlendirmesinin yapılması gereklidir. Çevresel etki değerlendirmesi süreci, çevreye etkisi olan belli büyüklükteki sanayi ve enerji tesislerinin, madenciliğin ya da küçük yatırımların çevresel etkilerinin ve bunun önlenmesine ilişkindir. Bu tür stratejik nitelikli planlar projeler ve yatırımlar stratejik çevresel etki değerlendirmesinin konusudur.

Dördüncüsü, devletlerin kendi doğal kaynakları konusunda idari tasarruflarda bulunurken ve iktisadi kalkınmalarını gerçekleştirirken başka ülkelerin kaynaklarına verecekleri zararlara ve ilgili ülkenin geleceğine kayıtsız kalmalarına karşı ortaya çıkan değişiklikler var. Roma hukukundan gelen bu doktrin unutulmamalıdır. Jus Cogens Doktrini artık daha sıkı bir şekilde uluslararası çevre hukukunda kullanılmaya başlanmıştır. Uluslararası mahkeme kararlarında bunun sıklıkla kullanıldığını görülmektedir. Bu nedenle komşularına zarar verecek ve geleceklerini riske atacak böylesi büyük bir projede başka ülkelere ne olduğuna kayıtsız kalmak mümkün görülmemektedir.

Beşincisi, ülkelerin ve bölgelerin sel, kuraklık, salgın hastalık ve açlık gibi afetlere direncini arttırmaya ve riski yönetmelerine ilişkin uluslararası hukukta ortaya çıkan değişiklikler söz konusudur. Kanal İstanbul hiç şüphe yok çevresel açıdan riskli projedir. Bu nedenle eğer mutlaka yapılacaksa bu riskin nasıl yönetileceğine dair uluslararası çevre hukukunda gelişen ilkelere uygun davranmak elzemdir.

Altıncısı, biyosferde sahipsiz ve kolektif kullanımlara konu olan doğal varlıkların hukuki statüsünde meydana gelen değişikliklerle karşılaşmaktayız. Özellikle açık denizlerin, okyanusların, atmosferin, iklimin, Arktik ve Antarktika Kıtasının, buzulların nasıl yönetileceğine dair yeni küresel çevre anlaşmaları üzerinde çalışılmaktadır. Bunların bir kısmını Türkiye Cumhuriyeti imzalamıştır. Türkiye'nin çevre konusunda verdiği sözler konusunda TÜBA yayınları arasında çok güzel bir eser çıkmıştır. Ankara Siyasal Bilgiler Fakültesi öğretim Üyeleri tarafından hazırlanmıştır. Uluslararası alanda kimseye ya da devletlere ait olmayan yerlerin statülerinde değişiklikler söz konusudur. Uluslararası çevre hukuku, her ne kadar biz ona açık deniz desek bile örneğin Karadeniz'i açık deniz statüsünde görmemekte, küresel ve çevresel mal rejimi oluşturup bu rejime dâhil etmektedir.

Yedincisi, vahşi kalkınma anlayışından sürdürülebilir kalkınma anlayışına geçişi sağlayan önemli değişiklikler ortaya çıkmıştır. Vahşi kalkınma anlayışıyla çevreye ve iklime duyarsız mega projeler tasarlamak ve bu yatırımlara uluslararası finansman bulmak kolay değildir. Bu nedenle plan ve projelerin küresel etkilerini dikkate alarak vahşi kalkınmadan daha dirençli kalkınmaya, sürdürülebilir kalkınmaya yönelmek gerekmektedir. Özellikle gelişmekte olan ülkelere çevresel duyarsızlığından dolayı uluslararası kamuoyu çok büyük baskı yapabilmektedir. Çin dahi yatırımlarının çevresel etkilerinden dolayı uluslararası kamuoyunun baskılarına maruz kalmaktadır. Türkiye'nin de maruz kalması büyük olasılıktır.

Sekizincisi, çevre siyasetinde yeni gelişen ekolojik denge, küresel, çevresel adalet, küresel kırılganlık, küresel çevresel mallar, küresel, ekolojik, çevresel insani güvenlik kavramları ile karşılaşmaktadır. Bu yeni oluşturulan kavramlar, uluslararası çevre hukukunu ve devletler hukukunu çok etkileyen kavramlar haline gelmektedir. Buradan hareketle özellikle milletlerarası mahkeme kararlarının da bu yeni kavramları içtihatlarında kullanmalarına bağlı olarak artık klasik devletler hukuku prensiplerinin yanında yeni küresel ekolojik hukuk düzeni ve prensiplerine geçilmektedir. Türkiye bunun gerisinde kalmaz. Birleşmiş Milletler bizzat bu prensipleri üreten ve destekleyen örgüt olarak Türkiye'ye doğrudan baskı uygulayabilir. Kanal İstanbul'u planlarken, programlarken ve stratejik çevresel etki değerlendirmelerini hazırlarken bu prensiplere de dikkat etmemiz gerekiyor.

TÜRKİYE'NİN ULUSLARARASI ÇEVRE SİYASETİYLE KARŞILAŞMASI

1972'de İnsan ve Çevresi konulu Stockholm Zirvesi ve sonrasında açıklanan Stockholm Bildirisi ile Türkiye'nin uluslararası çevre siyaseti ile ilk karşılaşması başlamıştır. Bu zirvede çevrenin korunması bir hak olarak nitelendirilmiştir. Bildirgede *"Bugünkü ve gelecek nesiller için ihtiyaca göre özenli planlama ve yönetimle dünyanın doğal varlıkları -burada, Türkiye'nin varlıklarından değil, dünyanın doğal varlıklarından bahsedilmektedir- hava, su toprak, flora, fauna dahil özellikle doğal ekosistemleri temsil eden örnekler korunmalıdır"* denilmektedir. Deklarasyon, ekonomik kalkınmanın planlanmasında yaban hayatı dâhil doğanın korunmasına özel bir önem verilmesini istemektedir. Deklarasyonda 27 ilke vardır ve bu ilkelerden hepsini kabul etmiştir. Yine aynı yıllarda UNESCO tarafından dünya kültürel ve doğal mirasının korunmasına dair bir milletlerarası sözleşme imzalanır. Türkiye bu sözleşmeyi de kabul etmiştir. Bu sözleşme devletler sahip oldukları kültürel ve doğal kaynakların yalnızca kendilerine değil, tüm dünyaya ait olduklarını vurgulamakta ve devletlere bu kültür ve doğal varlıkları yalnızca kendileri için değil, tüm dünya ülkeleri için de korumaya almaları gereğine işaret etmektedir. Marmara Denizi ve Karadeniz'i ve oradaki toprak parçalarını Kanal İstanbul Projesi ile sadece ülkemizin kalkınmasına özgülemek sözleşme hukukuna aykırılık teşkil edecektir çünkü sözleşme bu doğa varlıklarını dünyanın kültür ve doğal mirasına katkıda buldukları için de korumamız gerektiğine işaret etmektedir. Sözleşmede hem Türk vatandaşlarını, hem de uluslararası toplumu ilgilendiren iki tane koruma kalkanı vardır. Birincisi İstanbul kenti dünya kültür ve doğa mirası

olduğu için, ikincisi Avrupa kültür başkenti olduğu için. İstanbul'un söz konusu projeler yoluyla hırpalanması bu sözleşmenin de ihlal edildiği anlamına gelmektedir. Yine sözleşmenin 5. maddesi önemlidir. Sözleşmeye taraf olan her devlete topraklarındaki kültürel ve doğal mirasın korunması, muhafazası ve teşhiri amacıyla etkili ve faal önlemlerin alınmasını sağlamak yükümlülüğü getirilmektedir. Kanal İstanbul projesi bu hükmün de ihlal edilmesi anlamına gelmektedir.

1992'de çok meşhur çevre hukukunun olmazsa olmaz zirvelerinden bir tanesi Çevre ve Sürdürülebilir Kalkınma Zirvesi toplanmıştır. Türkiye çok büyük bir katılımı burada temsil edilmiştir. Bu zirvenin arkasından Rio Deklarasyonunu imzalanmıştır. Bu zirveyle ve imzaya açılan Deklarasyonla iktisadi kalkınma terminolojisine sürdürülebilir kalkınma paradigması dediğimiz yeni bir kalkınma paradigması eklenmiştir. Bu süreçte gelişmiş ülkeler vahşi kalkınmadan uzak durmayı taahhüt etmiş ve geliştirmekte olan ülkelere de siz de sürdürülebilir bir şekilde kalkınmak isterseniz size mali destek sağlayacağız demişlerdir. Sürdürülebilir kalkınma paradigmasıyla şimdiki kuşaklar yanında gelecek kuşakların refahını dikkate alan bir kalkınma anlayışıyla beraber doğal kaynak kullanımında ve yatırım kararlarında devletlerin özenli, dikkatli davranışlar geliştirmeleri konusunda bir konsensüs sağlanmıştır. 92'den bu yana değişen ne olmuştur ki Türkiye de bu deklarasyonun altına imza atmış bir devlet olarak bundan vazgeçmiş olsun temel soru budur. Aslında hiçbir şey değişmemiştir.

Uluslararası çevre sözleşmeleri içinde en önemlisi ve Kanal İstanbul'un gerçekleşmesi halinde problem yaratacak olan sözleşme 1992 tarihli Bükreş Konvansiyonudur. Konvansiyonun adı Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Konvansiyonudur. İşin ilginç tarafı bu konvansiyonun imzalanmasında Türkiye önyak olmuştur, bütün masrafları karşılamıştır ve sekreteryasını hâlihazırda yönetmektedir. Konvansiyon akabinde ayrıntıları düzenleyen üç önemli protokol çıkmıştır bu sözleşmeden. Bu kendi pişirdiğimiz yemeği kendimiz yemiyoruz anlamına gelebilir. Özellikle Sovyetler Birliği dağıldıktan sonra Karadeniz'in çok kirliliği bir deniz olduğu ortaya çıkınca ve felaketlerin eşliğinde olduğumuz anlaşılınca Türkiye'nin önderliğinde hazırlanan bu anlaşmayı imzalamak söz konusu olmuştur. Burada balık hafızalı olmamak gerekmektedir. Karadeniz'e bırakılan İtalyanların işte varillerini, Çernobil felaketinin sonuçlarını hemen unutmamak gerekir. Boğazlardan geçip Karadeniz'e bütün atıklarını bırakan gemiler halen vardır. Bu gemileri uzaktan tespit edip ama

işlem yapılamıyor olması Türkiye'yi zor durumda bırakmaktadır. Bu nedenle bu anlaşmayı neredeyse bilfiil Türkiye kendisi hazırlamıştır.

Karadeniz, yani Bükreş Sözleşmesi Türkiye dahil tüm taraf ülkelere Karadeniz çevresinin korunması için birtakım ciddi hukuki yükümlülükler getirmektedir. Karadeniz'in tehlikeli maddelerden, kara kaynaklı, gemi kaynaklı kirliliklerden, gemilerden denizlere yapılan deşarjlardan ve onların yarattığı kirlenmelerden, atmosferden kaynaklanan veya atmosfer yoluyla taşınan kirlenmelerden korunması, canlı deniz kaynaklarının korunması, hepsi bunlar bu sözleşmeyle koruma altına alınmaktadır. Kanal İstanbul hem inşaatı sırasında, hem de inşaat sonrasında Karadeniz'e önemli ölçüde bir kirlilik ve çevresel zarar getirecektir. Bu sözleşme burada nerede duruyor, bunun tartışmaya açılması lazımdır. Bu sözleşme bir çerçeve sözleşmedir. Çerçeve sözleşmenin detaylandırılması için ek protokoller getirilmesi gerekmiştir. 92 yılında üç protokol imzalanmıştır. Bunlardan biri Karadeniz'in Kara Kökenli Kaynaklardan Kirlenmesine karşı korunmasına dairdir. Bu protokolün birinci maddesi **"Akit taraflar Karadeniz'in kendi ülkelerinde nehirler, kanallar, kıyı tesisleri, diğer suni yapılar, deniz deşarjı ve yağmur suyu ve atmosfer yoluyla taşınanlar da dahil olmak üzere herhangi bir kara kökenli kaynaktan çıkanlar gibi kara kökenli kaynaklardan yapılan deşarjlarla kirlenmesinin önlenmesi, azaltılması, kontrol için tüm tedbirleri alır"** demektedir. Türkiye bu mega projeye hangi tedbiri almaktadır belirsizdir. Kanal İstanbul gibi büyük bir projeye başlanmadan önce sözleşmeyle kurulmuş olan komisyona bir danışılması gerekmektedir. İlgili sözleşmeyi Türkiye desteklediyse aynı sözleşmede kurulmuş olan komisyona danışması gerekirdi. Şayet danışıldıysa sonuçlarının açıklanması gerekmektedir. ÇED dosyası dahil bu bilgiye ulaşılammamaktadır. Sözleşmeyi imzalamış Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin desteği ve onayı mutlaka bu konuda alınmalıdır. Türkiye'nin ilgili sözleşmeyi ihlal etmek adına böyle bir projeye başlıyor olması gelecekte Karadeniz'de ciddi sorun yaratabilir ve komşularımızla ilişkilerimizi ihtilafli hale getirebilir.

Karadeniz'in biyolojik çeşitliliği ve peyzajının korunmasıyla ilgili bir protokol 2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye bu protokolü imzalamıştır. Protokol peyzajın korunması ve biyolojik kaynakların zenginleştirilmesi, muhafaza edilmesi konusunda önemli düzenlemeler getirmektedir. Bunun nasıl sürdürülebilir bir şekilde yönetileceğine dair hükümler getirmektedir. Taraf ülkelerin bu konuda tedbir almaları gerekir demektedir. Fakat protokolün kapsadığı alanlarda bulunan türler bakımından baktığımızda Kanal İstanbul

muhafaza etmek bir yana ciddi yükler bindirecek yatırımlar getirmektedir. Burada habitatların bozulacağına hiç şüphe yoktur. Bu alan çok yüksek biyolojik çeşitlilik ve beslenme kaynağıdır. Karadeniz'in kendisi peyzaj değeri çok yüksektir. Karadeniz vadilerini, İstanbul'un İğne Ada'ya kadar olan sahillerini düşünürseniz bu alanların rehabilitasyonu ve geri kazanılması gerekirken, tam tersine bunu tahrip edeceği açık olan Mega Projelere onay verilmektedir. Bu yaklaşım Peyzaj Protokolünün de ihlal edileceği anlamına gelecektir.

Kanal İstanbul ile birlikte bir başka sözleşme, 1986 tarihli Akdeniz'in kirliliğe karşı korunması Barselona Sözleşmesi de karşımıza çıkacaktır. Karadeniz'deki kirlilik yükü Marmara'yı, Marmaradaki kirlilik yükü Ege'yi, Ege'deki kirlilik yükü Akdeniz'i bir domino etkisiyle etkilemektedir. İmza attığımız ilgili sözleşmeyle ve bunun sonuçlarıyla da karşı karşıya kalmamız söz konusu olacaktır. Çok ciddi ve geri dönüşümü olmayan zararlar bakımından bilimsel şüphelerin yüksek olması durumunda projenin yapılmamasını gerektiren bu sözleşmenin hükümleri önleme ilkesi yanında ihtiyat ilkesini de getirmektedir. Yani bilimsel belirsizliğin olduğu hallerde iktisadi faaliyet yasaklanmalıdır.

Yine Barselona sözleşmesinin bir protokolü daha vardır: Akdeniz'in Kara Kökenli Kirlitici Kaynaklara ve Faaliyetlere Karşı Korunması Protokolü. Türkiye ilgili Protokolü de imzalamıştır. Bu Protokole göre, Türkiye'nin kara kökenli kaynaklardan gelen kirliliği ortadan kaldırmak ve protokolün ekinde yer alan zehirli kalıcı ve biyokümülyasyona neden olacak maddelerin girdilerini aşamalı olarak azaltma yükümlülükleri vardır. Bu çerçevede bütün Akdeniz ve Ege bölgelerinde çok ciddi çalışmalar yapılmaktadır. Bu bölgeler bizim turizm cennetimizi oluşturmaktadır. Marmara'dan kayarak Ege'yi ve Akdeniz'i etkileyecek ciddi kirlenmeler buradaki potansiyellerimizi de etkileyecektir ve bu protokollün sonuçlarıyla bizi karşı karşıya bırakabilecektir.

1992'de Rio Zirvesinden hemen sonra imzaya açılan Biyoçeşitlilik Sözleşmesi bakımından da sözler vermiş bulunmaktayız. Türkiye bu sözleşmeyi de imzalamıştır. İlgili Sözleşme gereğince Karadeniz ve diğer su ekosistemleriyle bu ekosistemlerin bir parçası olduğu ekolojik kompleksleri korumak yükümlülüğümüz bulunmaktadır. Sözleşmenin temel amacı biyolojik çeşitliliği korumaktır. Birleşmiş Milletler 6. yok oluş konusunda, bu yok oluşu engelleme konusunda devletlere bir çağrıda bulunmaktadır. Birleşmiş Milletler dünyanın biyolojik çeşitliliği azalmaktadır ve biyolojik çeşitlilik içerisinde insan soyu da yok olacak demektedir. 1 000 000'a yakın türün önümüzdeki 100 yıl içerisinde dünya üzerinden kalkması söz konusudur. Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi'nin

uygulanmasını Birleşmiş Milletlerin alt örgütleri bilfiil kendileri takip edeceklerdir. Bu mesele de Türkiye'yi zor duruma düşürebilme potansiyeli taşımaktadır.

1979'da İsviçre Bern'de bir sözleşme daha imzalanmıştır: Avrupa'nın Yaban Hayatı ve Yaşam Ortamlarını Koruma Sözleşmesi. Türkiye bu sözleşmeye 1984'te taraf olmuştur. Sözleşmenin amacı üye ülkelerin doğal, bitki ve hayvan türleriyle onların doğal yaşamlarını korumak ve bu konuda ülkeler arasında işbirliği yapılmasını sağlamaktır. Bu amaçla idari tedbirler almak ve Avrupa çapında bir ekolojik ağ oluşturmak temel amaçtır. Bu ağ oluşturulmuştur. "Avrupa Birliği Natura 2000 Ağı". Natura 2000 Ağının da bir üyesidir Türkiye. Avrupa Birliğine aday ülke olma sıfatıyla, bunu da ihlal etmemiz söz konusu olabilir. İlgili Sözleşme bakımından özellikle 3. madde önemlidir: **"Yabani flora ve faunaların doğal yaşam ortamlarını nesli tehlikeye düşmüş ve düşebilecek türleri, özellikle endemik türleri (Trakya'da çok endemik bitki vardır) ve tehlike altındaki habitatları bu sözleşme hükümlerine uygun olarak korumak"**.

Kanal İstanbul Projesi bu bakımdan da sorun yaratma potansiyeli taşımaktadır. Türkiye Avrupa Konseyi'nin ürettiği bu sözleşmede daimi komite üyesidir ve işin ilginç tarafı da, hem daimi komite üyesi olup, hem de aynı zamanda bu sözleşmeyi ihlal eden tek ülke konumuna gelebilir. Sözleşmeye göre akit taraflar arasında ortaya çıkabilecek anlaşmazlıklar bakımından bir yöntem önerilmemişse, hakemlik müessesesi devreye girecektir. Yani bir hakem mahkemesi öngörülmektedir. Gelecekte herhangi bir Avrupa Konseyi üyesinin Kanal İstanbul nedeniyle yaban hayatında ortaya çıkacak bir sorun nedeniyle Türkiye'yi uluslararası mahkemelere ya da hakeme götürmesi muhtemeldir. Türkiye, insan hakları ihlalleri nedeniyle Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi önündeki derdest davalarda zaten yeterince sorgulanmaktayken bir de yaban hayatı ihlalleri nedeniyle yargılanabilir. Ülkemiz açısından hem prestij, hem de para kaybı anlamına gelen bu durumu, Kanal İstanbul projesi bakımından da dikkate almamız gerekmektedir.

1971'de İran'da imzalanan Ramsar Sözleşmesini de dikkate almak gerekir. Özellikle su kuşları yaşama ortamı olarak uluslararası öneme sahip sulak alanlar hakkında olan bu Sözleşme bakımından da söylenmesi gereken noktalar vardır. Türkiye'de 135 adet mükemmel özellikli Ramsar alanı vardır. Kanal İstanbul'un inşa edileceği alan gerçi şimdilik Ramsar alanı değildir ancak Ramsar alanı olmaya aday iki alan daha sırada beklemektedir. Küçükçekmece Gölü

ile Terkos Gölü. Kanal İstanbul Küçükçekmece Gölünün ortasından geçerken Terkos Gölü'nün de yakınından geçirilecektir. Ramsar alanı statüsüne sahip olsun, ya da gelecekte bu statüye sahip olma potansiyeli olsun, Türkiye sulak alanların ve su kuşlarının yaşama ortamlarının korunması için gerekli tedbirleri almakla yükümlüdür. Bu sorumluluğunu da aslında yakın zamana kadar çok iyi yerine getirmiştir. Lağvedilen Orman ve Su İşleri Bakanlığı şimdiki Tarım ve Orman Bakanlığı bu vazifesini gereğince yerine getirmekteyken Çevre Şehircilik Bakanlığı Kanal İstanbul Projesine geçit vermek suretiyle doğal hayatın korunması konusundaki olumlu gelişmeleri tahrif etmektedir.

2000 tarihinde Floransa'da imzalanan Avrupa Peyzaj Sözleşmesini Türkiye 2003 yılında yürürlüğe sokmuştur. Sözleşmenin amacı peyzajın korunması, geliştirilmesi ve ulusal ve uluslararası düzeyde çalışmalar yapmak bu konuda, kamuoyunu, yerel yönetimleri peyzajın önemi ve değerini kavrama konusunda teşvik etmek ve çevre bilincini yaygınlaştırmasına katkıda bulunmaktır. Sözleşmenin 3. maddesi **“Peyzaj insanlar tarafından algılandığı şekilde karakteri, doğal ve insani unsurların, eylemin ve etkileşimin sonucu olan bir alan anlamına gelir. Bunu korumak, yönetmek ve planlamak, geliştirmek ve bu konuda Avrupa çapında işbirliği geliştirmek bu sözleşmeyi imzalayan devletlerin vazifesidir”** demektedir. Kanal İstanbul Projesiyle bu Sözleşmeyi de ihlal etme riski vardır. Trakya peyzajını düşündüğünüzde Proje bunu ortadan kaldırma ihtimali doğurmaktadır. Sözleşme gereğince Türkiye'nin peyzaj politikaları oluşturması gerekirken ve bu konuda tarafların katılımını sağlayacak yeni usuller geliştirme mecburiyetindeyken, İstanbul ve Trakya'da tüm peyzajları ortadan kaldıracak ve var olan doğal peyzajları suni birer peyzaj alanlarına dönüştürecek bir proje geliştirerek, insanların ve yaban hayatının doğal ortamdan uzaklaşmasına yol açacak mega proje üretmektedir.

1992 tarihli İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi çevrenin korunması alanında dünyanın en önemli sözleşmelerinden bir tanesidir. Rio'da 1992'de imzalanmıştır. Türkiye sözleşmeye uzun süre imza atmamıştır. 2004 yılında Türk kamuoyunun ve Avrupa Birliği'nin baskısıyla imzalamış ve yürürlüğe koymuştur. Sözleşmeyi tamamlayan Kyoto Protokolünü de ancak 2009 yılında imzalamıştır. İklim değişikliği sözleşmesiyle ilgili yükümlülüklerini Türkiye 2010-2020 yıllarını kapsayan ulusal iklim değişikliği stratejisi ve de 2011-2023 yıllarını kapsayan ulusal iklim değişikliği eylem planıyla gerçekleştirmeyi taahhüt etmiştir. Kanal İstanbul Projesi iklim değişikliğini önleme ve adapte olma bakımından nerede duruyor, ayrıca bakmak gerekmektedir. İlgili stratejiler ve

eylem programları bakımından Türkiye'nin sera gazı indirimleri yapması, karbon yutaklarını koruması ve geliştirmesi gerekmektedir. Kanal İstanbul projesinin geçeceği alan çok ciddi bir karbon yutağıdır. Parmağınızı oynatmadan ve karbon yutakları üzerinden hiçbir masraf yapmadan iklim değişikliğine ilişkin taahhütlerimizi realize edebilecekken bu proje ile iklim değişikliğine katkıda bulunuyoruz durumuna düşebiliriz. Bunu uluslararası arenalarda rahatlıkla savunabilecekken bunlardan da mahrum kalabiliriz. Yavuz Sultan Selim Köprüsü, çevre bağlantı yolları ve İstanbul Havalimanı, Kanal İstanbul'la bir araya geldiğinde iklim üzerinde kümülatif bir etki yaratarak Sözleşmenin ruhuna çok ciddi oranda aykırı hareket edildiği izlenimi uyandırmaktadır.

Sonuçta,

Türkiye Cumhuriyeti Devleti 1982 Anayasası 90. madde gereğince usulüne uygun olarak imzaladığı ve onayladığı sözleşme hükümlerini uygulamak zorundadır. Bu modern ve ekosisteme saygılı bir devlet olmanın da gereğidir. Modern devlet olmanın ilk kuralı uluslararası çevre hukukuna uygun olarak imzaladığı Sözleşmelerin hükümlerini Türkiye'nin Kanal İstanbul projesi nedeniyle tahrif etmemesidir.

YARARLANILAN ESERLER

- Algan,N.; Dündar, A.; Türkiye'nin Çevre Konusunda Verdiği Sözler, TÜBA, Ankara, 2003
- *Developments in the Law- International Environmental Law*, **Harvard Law Review**, Vol. 104, May 1991, Number 7, pp.1484-1639
- Kalelioğlu, U., Özkan, N.: Türkiye'nin Taraf Olduğu Uluslararası Çevre Sözleşmeleri, İzmir Barosu Yayınları, İzmir 2000
- Karadeniz Çevre Konferansı, 28-30 1995, Türkiye Çevre Vakfı Yayını, Ankara, 1995
- Kaya, İ.: Uluslararası Hukukta Temel Belgeler, Seçkin, Ankara, 2016
- Kyoto Protokolü ve Türkiye, Türkiye Çevre Vakfı Yayını, Ankara, 2005
- Orhan, G.; Mazlum S.C.; Kaya, Y.: Uluslararası Çevre Rejimleri, Dora, Bursa, 2017
- Pazarcı, H.: Uluslararası Hukuk, Turhan Kitabevi, Ankara, 2010
- Şimşek, G.E.: Uluslararası Hukukta Doğal Hayatın Korunması, Beta, İstanbul,

Av. NURİ ÖZER - Dehşete düştüm, bu sözleşmeleri, çevreyle ilgili sözleşmeleri tek tek biliyordum. Fakat bir disiplin altında gözümün önünde, yani bir akademisyenin anlattığında tüylerim diken diken oldu. Keşke şu Kanal İstanbul müellifleri, yarenleri burada olsaydı da bunu dinleseydi, yani siz kendi evinizi kırabilirsiniz, parçalayabilirsiniz, istediğinizi yapabilirsiniz, ama çevreye zarar veremezsiniz, komşunuza zarar veremezsiniz. Bunun size bir bedeli olur. Bunu keşke bu müellifler burada olsaydı. Soru-cevaplara sonra geçeceğiz, hocamız burada, şimdi ben sözü Pınar Pelin Giritlioğlu Hocamıza bırakıyorum. Hocam, buyurun.

Doç. Dr. PELİN PINAR GİRİTLİOĞLU

- Doğum Tarihi: 15.04.1968
- Öğrenim Durumu: Doktora
- Çalıştığı Kurum: İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü Kentleşme ve Çevre Sorunları ABD
- Lisans, Şehir ve Bölge Planlama, Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, 1985-1990
- Y. Lisans, Restorasyon, İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, 1990-1994
- Doktora, Şehir Planlama, İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü 1995-2002

AKADEMİK UNVANLAR

- Yardımcı Doçentlik Tarihi : 2005
- Doçentlik Tarihi:2010
- Profesörlük Tarihi :

YÖNETİLEN YÜKSEK LİSANS VE DOKTORA TEZLERİ

- Yüksek Lisans Tezleri (Kendi kurumum), (Bahçeşehir ve Yeditepe Üniversitesi)

YAYINLAR

- Uluslararası hakemli dergilerde yayınlanan makaleler (SCI,SSCI,Arts and Humanities)
- Uluslararası diğer hakemli dergilerde yayınlanan makaleler
- Uluslararası bilimsel toplantılarda sunulan ve bildiri kitabında basılan bildiriler
- GİRİTLİOĞLU P., P., Evaluations On Reconstruction Strategies After Civil War In Turkey: Diyarbakir Sur Sample, - IASSR Conference XI. European Conference on Social and Behavioral Sciences, 1-4 September 2016, Rome
- ÖZDEN P.,P. Culture-led regeneration projects in post-industrial areas: Istanbul experience, (eds: A. Gospodini, C.A. Brebbia, E. Tiezzi), WITPress, Boston 2012

- UYSAL Ü., E., ÖZDEN P.,P. Cultural Tourism as a Tool for Urban Regeneration in Istanbul, (eds: A. Gospodini, C.A. Berbbia, E. Tiezzi), WITPress, Boston
- ÖZDEN P., P. Looking At The Urban Regeneration From The Viewpoint Of Urban Safety: İstanbul's Crime Areas, Sustainable City V, (eds: A. Gospodini, C.A. Berbbia, E. Tiezzi), WITPress, Boston 2008, 579-590
- ÖZDEN P., P. Sulukule: An Opportunity Missed In The Tourism-Led Regeneration, Sustainable Tourism III, (eds: F.D. Pineda, C.A. Brebbia), WITPress, Boston 2008, 141-152
- ÖZDEN P. P., "Strategic (spatial) Planning Approach in Turkey: New Expectations", Sustainable City IV, (eds: A.g. Kungolos, C.A. Brebbia, E. Beriatos), WIT Press, Boston 2006, 313-322
- ÖZDEN P. P., TURGUT S., "Towards A Sustainable and Tourism-Led Urban Regeneration Objective: Eminonu Historical City Core", Sustainable Development and Planning II, Vol. 2, eds: Kungolos A.G., Brebbia C.A., Beriatos E., WIT Press, Boston 2005, 171-180

ÜLUSAL HAKEMLİ DERGİLERDE YAYINLANAN MAKALELER

- ÖZDEN P. P., "Türkiye'de Kentsel Dönüşümün Uygulanabilirliği Üzerine Düşünceler", İ.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, Sayı: 35., Ekim 2006., 215-233, İstanbul (2007)
- ÖZDEN P. Pınar, "Kentsel Yenileme Uygulamalarında Yerel Yönetimlerin Rolü Üzerine Düşünceler ve İstanbul Örneği", İÜ. SBF. Der., Ekim 2000-Mart 2001, Sayı: 23-24, 255-269, İstanbul (2001)

Doç. Dr. PELİN PINAR GİRİTLİOĞLU

İstanbul Üniversitesi

Uzun zamandır Kanal İstanbul üzerine çalışıyorum, epey konuşma da yaptım. TMMOB bünyesinde bir komisyonumuz da var. büyük bir komisyon olarak bütün odaların içinde yer aldığı ve ilgili odaların içinde yer aldığı bir komisyon olarak devam ediyoruz. Dışarıdan hocalarımız destek veriyorlar ve çok kapsamlı bir çalışmayı hâlâ devam ettiriyoruz bu konuda, şimdi ben önce çok kısaca size alanı tanıtmak istiyorum. Güneyden kuzeye doğru baktığımızda ilk 10-15 km.lik bölümünde yerleşim alanlarını görüyoruz

Kanal İstanbul rotasına baktığımızda, ikinci bölüme baktığımızda, ikinci 15-20 km.lik bölüme baktığımızda da tarım alanları karşımıza çıkıyor. Onun üzerine de kuzeyde de orman alanları var, yine 15-20 km.lik bir bölümü kapsıyor.

Bu alan bir kere Terkos havzası, Terkos Gölü etrafındaki orman dokusu, işte güneyinde Büyükçekmece Gölünü, tarım alanlarını, meraları, yerleşim alanlarını ve Küçükçekmece Gölünde kuzey kısmı hariç yoğunlu bir kentsel dokuyu içine alacak şekilde çevrelenmiş durumda. Bakanlık tarafından da rezerv yapı alanı olarak belirlenmiş. Bir yerde bu rezerv yapı alanı aslında olası bir deprem durumunda kullanılacak olan, dolayısıyla da boş kalması gereken bir alan ve içinde de çok sayıda önemli değeri, varlığı barındırıyor. Arkeolojik alanlar var, doğal SİT alanları var, kentsel SİT alanları var, tarihi SİT alanları var. Böyle bir alandan bahsediyoruz. Kısaca çok özetle görüntüsü de böyle, işte içinde az sayıda 2B alanı da olan, özel orman alanları olan, havzaları olan, tarım ve orman alanları olan bir bölgeden söz ediyoruz.

Söylemem gereken önemli bir şey de şu ki aslında Kanal İstanbul projesi tek başına bir proje değil, bu mega bir projenin parçası, yani içine 3. Havalimanını da alan, 3. Köprüyü de alan büyük bir projenin, büyük bir senaryonun bir parçası, buna daima öyle bakmamız lazım. Çünkü aslında hani büyük resmi incelediğimiz zaman, haritalara baktığımız zaman bu ilişkiyi de çok net bir şekilde ulaşım ağlarıyla ve diğer ilişkileriyle görebiliyoruz. Şimdi 4 ilçeyi içine alıyor. En büyük pay Arnavutköy'de, ama onun dışında Avcılar, Küçükçekmece ve Başakşehir'i de içine alan bir proje olduğunu söyleyebiliriz. Dediğim gibi Kanal İstanbul bakın, aslında bu mega projenin bir parçası, içinde 3. Havalimanı var, daha büyük bir alanı kapsıyor. Ispartakule, Bahçeşehir alanı, yol alanları, imar parselleri ve ortak yeşil alanları da kapsayan bir alandan bahsediyoruz. Çok kısaca süreci özetleyeceğim size, süreç 2012'de başlıyor. Bakanlar Kurulu kararıyla İstanbul'daki 3 tane farklı alanda afet riskini önlemek amacıyla bu bölgedeki ruhsatsız, iskansız ve afet riski altında olan yapıların tasfiyesi amacıyla ve yeni yerleşim alanı olarak kullanmak üzere bu alanı Çevre ve Şehircilik Bakanlığı yetkilendiriliyor. Bunun arkasından gene çok yakın bir zaman sonra 3. Havalimanı, 3. Köprü ve Kanal İstanbul, burada zaten çok net o projenin bir parçası olduğunu da görüyoruz. 42 300 hektarlık bir alan rezerv yapı alanı olarak belirleniyor. Gene eylül ayında, aynı yılın eylül ayında Çevre ve Şehircilik Bakanlığı burada iki tane proje alanı ve 3. Havalimanında proje yapmak üzere görevlendiriliyor, yetkilendiriliyor. Ne var bu alanın içinde? İşte Küçükçekmece havzası ve bunun etrafında birinci derece arkeolojik SİT alanı var, doğal SİT alanı var, baraj havzaları var. İşte Kayabaşı ve Sultangazi sınırları içindeki askeri alanlar var, orman alanları ve tarım alanları var. Aklınıza gelebilecek korumamız gereken ne varsa bu alanın içinde onlar var.

Bu 2014'te Resmi Gazetede yeni bir karar yayınlanıyor ve rezerv alanının yetki sınırları değiştiriliyor. Arkasından bir Meclis kararı 2015 yılında Büyükşehir Belediye Başkanına 1/100 000 ölçekli çevre düzeni planı revizyonu için yetki veriyor. Böylece bu kararla büyük projelerin yasallaştırıldığına tanık oluyoruz. Bu çevre düzeni planı meselesine birazdan geleceğim. Bunun arkasından 2016'da bir torba yasa çıkıyor ve İmar Kanununa su yolu tanımı getiriliyor doğrudan Kanal İstanbul'u aslında hedef alarak ve 2016 Ağustosunda yeni bir torba yasa çıkıyor. Burada büyük projeler, büyük altyapı yatırımlarına finansman sağlamak üzere Türkiye Varlık Yönetimi A.Ş. kuruluyor ve bütün şirketin sermayesi de özelleştirme fonundan sağlanıyor. Bütün büyük projelere bunlar üzerinden finansman sağlanması hedefleniyor.

Temmuz 2017'de ihale yapıyor Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü, Kanal İstanbul etüt proje ve danışmanlık hizmeti ihalesi gerçekleştiriliyor. Ağustos ayında da bununla ilgili bir sözleşme imzalanıyor. Ağustos 2018'de bir protokol imzalanıyor Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve Büyükşehir belediyesi arasında, bu protokol aslında elimizdeki iki resmi belgeden biri biz bu kadar zamandır Kanal İstanbul'u konuşuyoruz, tartışıyoruz, akademik çalışmalar yapıyor, davalar açılıyor falan, ama elimizde aslında iki tane resmi dayanak var. Bir tanesi bu protokoldür ki buna dava açılmıştır meslek odaları tarafından, ikincisi de ÇED başvuru dosyası ön çalışması, ön raporu. ÇED raporunun kendisi bile henüz yok, onu söyleyeyim. Sadece bir ön ÇED raporu var. ÇED raporu da henüz yok bu çalışmada, ön ÇED raporuyla bu protokol aslında elimizdeki iki yasal belge, biz sadece bunlar üzerinden konuşabiliyoruz. Bu protokole baktığımız zaman aslında hem işte biraz önce Sevim Hocanın ve diğer hocaların bahsettiği uluslararası sözleşmelere de aykırıdır, Anayasaya da aykırıdır, İstanbul'un çevre düzeni planına da aykırıdır. Bu proje alanı buradaki, rezerv alanının dışında sınırlarının henüz hâlâ daha belli olmadığı bir alana işaret ediyor. O alanın neresi olduğunu biz hâlâ bilmiyoruz. Yani bir işte şeylerde biz de çiziyoruz, gösteriyoruz burası rota filan diye, ama aslında gerçek anlamda sınırlarını bile tam olarak bilmediğimiz bir şey üzerinden konuşuyoruz. Bu çoğunuz hukukçusunuz herhalde, ne kadar önemli bir şey, bizim için önemli, ama hukukçular açısından çok daha önemli bir şey herhalde, ne olduğunu bilmediğimiz bir şey üzerinden bir mücadele sürdürüyoruz. Onu vurgulamak istiyorum. Bu nedenle de hangi hukuka bağlı olduğunu da bilmediğimiz bir alanda tüm planlama yetkileri bu protokolle birlikte Çevre ve Şehircilik Bakanlığına veriliyor. Burada iki tane tanım var bu protokolle, kanal proje alanı deniliyor, bir de proje alanı deniliyor. Bunun da ne olduğunu çok iyi bilmiyoruz ve bu proje koridorunda meralar var, tarım alanları var, orman alanları var. Biz bu protokolle dava da açtık meslek odaları olarak ve bu protokolün iptaline gelen cevaplar arasında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının cevabı önemli. Çünkü bu cevapta biz şunu fark ettik ki aslında o ön ÇED başvuru dosyasında yer alan -çünkü tek işte resmi verilerin olduğu belge o- verilerin bu cevapta yer almadığını gördük. Veriler değiştirilmiş, işte toplam uzunluğu 45 km.lik bir alan, ama mesela, daha önceden işte 20 metre olan kanal 25 metreye çıkarılıyor. Birtakım veriler kurpları değiştiriliyor filan, birtakım değişiklikler var mahkemeye verilen cevapta, ama bunların neye dayandırıldığı o cevapta yazmıyor. Biz buradan neyi anlıyoruz? Aslında bir yerde, başka bir yerde bir çalışma daha sürdürülüyor.

Hiçbirimizin bilmediği bir çalışma, kamuoyuyla paylaşılmayan bir çalışma, meslek odalarının, ilgili disiplinlerin, hukukçuların bilmediği bir çalışma var orada, yani kapalı kapılar ardında bir şey yürütülüyor ve kimse ne olduğunu bilmiyor. Biz Ulaştırma Bakanlığını bu protokol iptaline karşı verdiği cevaptan bunu anlıyoruz ve biz bunu da sorduk mahkemeye buna bir cevap tekrar verdik ve bunu sorduk. Yeni yazıldı bu dilekçe, cevabını göreceğiz. Neye dayandırıldığının açıklanmasını istedik.

Şimdi bizim tabii Kanal İstanbul'u kabul etmememiz için aslında çok fazla sebep var. Çok boyutlu bir meseleden bahsediyoruz. İşte bugün gördünüz, hukuk konuştuk, güvenlik konuştuk, ekoloji konuştuk, planlama konuşuyor, bir sürü şey konuşuyoruz. Seyir güvenliği konuşuyoruz, değil mi? Katılım boyutu var, işte uluslararası boyutu var, ulusal boyutu var, bin tane işte koruma boyutu var baktığımız zaman, bunların hepsini ve bunların üzerinde bir kamu yararı boyutu var. Bunların hepsini alt alta koyduğumuz zaman aslında biz bu projenin kabul edilebilmesi için tek bir neden bile söyleyemiyoruz. Bunu sadece biz söylemiyor değiliz bakın, bu da çok önemli, bu projenin savunucuları ve tarafları da aslında bunu söyleyemiyorlar. Siz hiçbir yerde duydunuz mu Kanal İstanbul'u öven bir konuşma, faydalarından bahseden bir konuşma? Bunu duyamazsınız, hiçbir tarafta böyle bir konuşma yapılmadı çünkü bugüne kadar.

Şimdi ben burada size çevre düzeni planı kapsamında Kanal İstanbul'u anlatmaya çalışacağım. Konudan uzak olanlar için, yani planlama alanından uzak olanlar için çok kısaca şunu söyleyeyim: Çevre düzeni planı dediğimiz plan üst ölçekli bir plandır, mekansal planların üzerindeki en üstte yer alan plandır. Yasalara göre eskiden 25 000 ölçekli yapılırdı, şimdi 100 000 ölçekli yapılan bir plan türüdür. Nazım imar planları ve uygulama imar planları da çevre düzeni planına uygun olmak zorundadır varsa, yasa öyle der. Varsa ve var, İstanbul'un bir çevre düzeni planı var. Çevre düzeni planı ne yapar? O kentin veya il sınırlarını da geçecek şekilde yapıldıysa, kapsam alanı sınırları içindeki yerin anayasası gibidir, yol haritasıdır ve bize aslında o kararların altında neler yapabileceğimizi belirler. Bu bize şunu söylüyor: Aslında bir yerin üst ölçekli planı varsa, orada ne varsa odur, onun dışında hiçbir şey olağanüstü haller dışında yapılamaz. Büyük projeler de buna dahildir. Yani bir yerde çevre düzeni planı varsa, orada o projede bir üst ölçekli plan yoksa, proje yoksa, büyük ölçekli bir proje yoksa, o plan ne diyorsa biz onu yaparız, ama İstanbul'un çevre düzeni planında işler hiç böyle gitmedi. 2009'da onaylandı çevre düzeni planımız, o zamandan beri süreç daima tersinden gitti. Ne oldu? Marmaray üst

ölçekli plana sonradan eklendi, Avrasya Tüneli projesi üst ölçekli plana sonradan eklendi, 3. Köprü üst ölçekli plana sonradan eklendi, Kanal İstanbul sonradan eklendi. Şimdi bu ne demek? Aslında çevre düzeni planı dört bir yandan büyük projelerle, mega projelerle delinmiştir ve yok hükmündedir. Yani bu kadar büyük projeleri siz getirip de bir planın üzerine sonradan eklerseniz, hiç öngörülmeven kararların üzerine yerleştirirseniz aslında çevre düzeni planını tamamen -mülga diyorsunuz siz değil mi hukukçular- mülga durumdadır. Çünkü işlevini göremez.

Şimdi böyle bir çevre düzeni planından bahsediyoruz ve bu planın içinde de Kanal İstanbul dediğim gibi sonradan yer almış bir meseledir. Ne diyor bizim planımız? Şimdi planlama ilkeleri çerçevesinden şunu da belirteyim: Üst ölçekli plan ne diyorsa, onun altında yapılan projeler de ona uygun olmak zorunda. Hadi sonradan ekledik, bakalım uyuyor mu? Ona da bir bakmamız lazım. Mesela, çevre düzeni planımız diyor ki kuzeydeki hassas ekosistemlerin korunması amacıyla kuzeye gelişme eğilimi gösteren kent gelişimi kontrol altına alınmalıdır. Doğu-batı aksında ve Marmara Denizi boyunca kademelenendirilmiş çok merkezli bir sıçrama gelişimi sağlanmalıdır. Kanal İstanbul, yani kuzeyi koruyacağız diyor açıkçası, ormanları koruyacağız. Kanal İstanbul ne diyor? Bütün bu hassas bölgeye bir baskı yaratıyor, değil mi? Şehrin tüm kuzey bölgesini kapsayacak, onu baskı altına alacak ve hassas ekosistemleri tahrip altına alacak bir gelişme baskısı yaratıyor. İşte kuzey İstanbul otoyolu da bunun çok iyi bir örneği, yani kent üzerinde nasıl bir yara açtığını, nasıl bir yara açarak ilerlediğini buradaki fotoğraf çok net gösteriyor.

Gene üst ölçekli planımız, çevre düzeni planımız diyor ki: *“Plan kararları başta deprem olmak üzere afet riskleri dikkate olarak üretilmelidir”*, ama siz az önce hiç söylemeyeyim yani, çünkü hocalardan ve buradaki deprem riskini ve afet riskini dinlediniz. Yani üzerinde konuşmaya gerek yok. Üzerinde üç tane de aktif fay hattı bulunan bir bölgeden bahsediyoruz. İşte 2 000 000 nüfusun böyle bir bölgeye yığılacağını düşünün, işte o aktif fay hatlarının harekete geçtiğini düşünün ya da seyir güvenliği açısından olası bir riski düşünün, çok dar bir kanalda, yani İstanbul Boğazından çok daha dar bir kanalda işte bir Independenta faciasının olacağını düşünün, kıyının dibinde yapılaşmaların olduğunu da varsayarak bunu söylüyorum. Bu da bir afet çünkü, bütün bunlar aslında nasıl bir riski buraya çekiyor? Aslında devlet eliyle bir risk alanı yaratılıyor. Bunu da çok net bir şekilde söyleyebiliriz. Plan kararlarıyla bir risk alanı yaratılıyor.

Gene 100 000 planımıza baktığımızda diyor ki: “İçme suyu havzalarının, işte 1 000 metrelik kuşağı içinde mutlak ve kısa soruma alanlarında havzaları besleyen derelerin koruma kuşakları içinde yapılaşma olamaz” Kanal İstanbul ne getiriyor? Bütün bu su havzaları üzerinde demin Sevim Hocanın fotoğraflardaki yapılaşma baskısını gördük. Asker gibi o binalar havzaya doğru yürüyorlar aslında, müthiş bir yapılaşma baskısında beraberinde getiriyor. Bütün havzaları zaten havza olmaktan çıkarıyor. İşte barajları baraj olmaktan çıkarıyor ve buralardaki o koruma hukukunu da ortadan kaldırıyor. Bütün bu koruma alanlarını yapılaşmaya açıyor ve buradaki koruma kararlarını da tamamen geçersiz sayıyor.

Yine 100 000 plan diyor ki: “Kent'in iki yakasında nüfus ve istihdam dengesi sağlanacaktır” Kanal İstanbul ne yapıyor? Bütün bu nüfus ve istihdam dengesini altüst edecek bir nüfusu bu bölgeye yığıyor işte iki yeni şehir projesiyle, bu üst ölçekli planın projeksiyon nüfusunu katlayarak aşacak bir nüfusu bu bölgeye çekiyor. Gene 100 000 plana baktığımız zaman diyor ki: “TEM'in kuzeyi sanayi alanlarından arındırılacaktır. Kentin doğal kaynaklarının yoğunlaştığı kuzey bölgesinde kentsel gelişme baskısı önlenecektir” Kanal İstanbul'u diğer mega projelerle birlikte düşündüğünüzde tam aksi bir baskıyı beraberinde getiriyor. Gene üst ölçekli plan diyor ki bu metropoliten alanda karayolu ulaşım şebekesinin demiryolu ve raylı sisteme yönlendirilmesi esastır. Yani karayolunu desteklemiyor, aksine demiryolu sistemini, raylı sistemi destekliyor, ama Kanal İstanbul projesine baktığımızda müthiş bir karayolu baskısını yeniden bu bölgeye çekiyor. Gene havzalardan bahsediyor 100 000 ölçekli plan, buradaki ekolojik koridorun doğal ve tarımsal karakteri, yaban yaşam hareketliliğinin, kentsel hava sirkülasyonunun işlevini sürdürebilmesini, korunmasını ve gerekiyorsa iyileştirilmesini öngörürken Kanal İstanbul ne yapıyor? İşte Avrupa'nın o acil korunması gereken 100 orman alanı içinde yer alan orman alanlarına çok ciddi bir baskı yapıyor. Yani Avrupa bizden daha iyi koruyor, daha hassas bizim ormanlarımız konusunda böyle baktığımızda ve burada işte bakın, 45 km.lik güzergâh var, bunun yaklaşık 20 km.si orman alanlarından geçiyor. Ortalama 200 m kanal genişliği üzerinden hesaplırsak sadece kanalın etkisiyle -etrafını katmıyorum bile- 400 hektar orman alanı yok oluyor. Şimdi kanalın işte şeyi de değişti, birazdan bahsedeceğim. Genişliği de bazı yerlerde daha fazla, dolayısıyla bu orman alanı ve etki alanını da kattığımız zaman yok olacak orman alanının çok daha geniş olduğunu söyleyebiliriz.

Gene bu karar kapsamında kırsal yaşam üzerine de çok büyük bir tehditten bahsediyoruz. Tarım alanları yok oluyor. Bakın, yaklaşık 102 000 000 m² tarım alanı Kanal İstanbul projesiyle yok olacak. Bu Kanal İstanbul'un etki alanı 130 000 000 m², bunun 102 000 000 m²'si tarım alanları ve bunları yok ediyoruz. Mutlak tarım arazisi olarak korunması gereken şey var, 5 300 000 m²'lik bir tarım alanı var. Bu da projenin etki alanında yer alıyor. Yani biz mutlak korunması gereken tarım alanlarını da birinci sınıf topraklarımızda bu projeye feda ediyoruz. Böylelikle bir yandan kırsal ekonomiyi de sürdürülebilir olmaktan çıkarıyoruz. Bütün köylerin kırsal karakterini yok ediyoruz, ekonomilerini yerle bir ediyoruz.

Gene 100 000 ölçekli planda mutlak korunması gerekli tarım alanları ve tarımsal açıdan bütünlük sağlayan mutlak tarım arazilerindeki ürün deseninin devamlılığını sağlayan marjinal tarım alanları tarımsal niteliği korunacak alanlar olarak gösteriliyor, ama Kanal İstanbul maalesef işte yine aynı özelliklerle bu tarım alanlarını yok ediyor. Nereler zarar görüyor, etki alanı nereler diye baktığımızda çok sayıda köy bu projeden etkileniyor. Köy diyoruz, ama tabii 6360 sayılı Kanunda bunların hepsi aslında mahalle oldular, ama şu anda hâlâ kırsal karakterlerini sürdürüyorlar, şimdilik sürdürüyorlar. İşte Yeniköy, Akpınar, Baklalı, Balaban, Boyalık, vesaire bir sürü Taşoluk, Sayakadın, bunların hepsi bu projeden etkilenen yerler. Arnavutköy'ün kuzeyindeki 8 tane orman köyü orman köyü niteliğini bu projeye kaybediyor ve bazıları doğrudan kanalın kazı alanında kalıyorlar. Ben burada işaretlemeye çalıştım birinci derecede etkilenen köyleri kanal rotasında, gördüğünüz gibi oldukça yoğun bir etkilenme alanı var. İkincisi, Terkos, Haliç, Çekmece ekolojik koridoru gene bu projeden etkilenen, burada işte kuş göç yolları var. Biliyorsunuz bir gazeteci yazdı: Artık kuşlar da buradan -havaalanı için söyledi, ama Kanal İstanbul'u da aslında etkisi altına alan bir şey- geçmemeyi öğrenecek. Öyle bir laf etti bir gazeteci, değil mi? 3. Havalimanı için zaten kuşları koruyacak aletler filan koymak, oradaki kereste haline gelen ağaçları kesmek gibi ekonomik formüller üretildi. Bunların hepsi Kanal İstanbul için de geçerli. Üçüncü etkilenme bölgesi de Küçükçekmece, Büyükçekmece, Sazlıdere havzaları, Sazlıbosna, Sazlıdere Barajı İstanbul'un tek başına 24 günlük su ihtiyacını karşılayan bir baraj ve biz bunu yok ediyoruz. Oradan buradan su getirmeye kalkışıyoruz, ama aslında bunun başka bir boyutu daha var çok önemli, işte o başka yerlerden getirtmeye çalıştığımız sular var ya, oraların kent hakkını, su hakkını, yaşam hakkını da hiç düşünmüyoruz. Biz onların su kaynaklarını da bu projeye emiyoruz ve tüketiyoruz. Onlar nereden su ihtiyaçlarını te-

min edecekler, bunu da düşünmüyoruz. Tek tek saymayacağım, ama çok ciddi güzergâh üzerinde doğal, kentsel arkeolojik SİT alanları var. Bunların hepsi tahrif oluyor. Mesela, Yarımburgaz Mağarası insanlığın ilk ortaya çıktığı izlerinin bulunduğu alan, bu alanlar doğal SİT alanları, Küçükçekmece'nin aşağı ağzındaki bütün o önemli doğal SİT alanları, arkeolojik alanlar, bunların hepsi bu projeye neşter etkisiyle neredeyse yok olacak gibi görünüyor. Sulak alanlar, bunlardan çok bahsetmeyeceğim, konuşuldu. Karadeniz'in bütün kıyı coğrafyasını bitirecek bir projeden ve iklim değişikliğine sebep olacak bir projeden söz ediyoruz. 3. Köprü projesinde biliyorsunuz yaban domuzları boğazı geçti, sitelerin bahçelerine yavru ceylanlar iş makinelerinin sesinden korkup kaçıp düştüler, hayatlarını kaybettiler. Biz onların yaşam alanlarını giderek bu mega projelerle küçültüyoruz. Yapılan hesaplar 20 000 futbol sahası büyüklüğünde, doğal orman alanının yok edileceğini söylüyor bize ve yaban hayatının da hızla tüketileceğini söylüyor.

Bir de katılım boyutu var bunun, halk katılabilir mi dedik. Şimdi tarım politikalarımıza baktığımızda burada yaşayan halkın aslında bu projede bir taraf olabileceğini görüyoruz, bu projeye katılamayacağını görüyoruz. Çünkü aslında tarım politikamız burada yaşayan insanların elini kolunu bağladı. İşte genel olarak Türkiye'deki tarım politikasına baktığımızda aslında bunu çok net görüyoruz. Yerli tohum kullanırsan ceza, tarım teşvikleri bilmem ne şu bu ellerinde toprak kalmıyor. Toprağı ekmek daha maliyetli hale geliyor tarımla uğraşan insanlar için, dolayısıyla elleri kolları o kadar bağlı ki yapacakları tek şey var: Topraklarını satacaklar, paralarını alacaklar, sen sağ ben selamet. Yapacakları başka bir şey yok. Çünkü elleri kolları bağlanmış, dolayısıyla bu işte Kanal İstanbul sınırları içindeki halk bir taraftır, bu işin katılımcısı, o anlamda paydaşı olamaz, ama şunu söylememiz lazım ki bu proje aslında bütün İstanbul'un ve bütün Trakya'nın projesidir. Dolayısıyla aslında çok geniş bir halk tabanının olduğunu, hepimizi etkilediğini de söylemimiz lazım. Şuradaki fiyatlara baktığımızda aslında o halkın ne kadar işte tarımla uğraşamayacağını ve başka çareleri olmadığını görüyorsunuz. Burada bu alandan projeler var.

Şimdi bunları böyle biraz haberlerden toplamıştım. Mesela, işte bir tanesinde diyor ki gurur duyuyor, bütün dünya farklı dil konuşuyor diyor mesela, çok memnunum diyor, torunlarıma bir dikili ağaç bırakacağım elimdeki arsayla diyor. Bir tanesi diyor ki mesela, emlakçiler geldi. Bizde gördük mesela, kocaman hemen bir firma çıkmış Kanal İstanbul Arsa Ofisi diye her tarafta afişleri var mesela, benim de arsam var, inşallah torunlarıma işine yarar diyor.

Bir tanesi diyor ki şimdi el değiştiriyor, ben burada artık nasıl yaşayacağım bilmiyorum, bitiyor zaten. Şimdi neyi görüyoruz? Aslında herkes gelecek için, torunları için filan istiyor. Aslında kimse orada nasıl yaşayacağını bilmiyor artık bundan sonra ve son sözüm 2011’de Cumhurbaşkanının söylediği laf: “İstesenez de istemesenez de o kanal açılacak, çünkü halkım istiyor, deden istiyor” Teşekkür ediyorum.

Av. NURİ ÖZER - Hocama çok teşekkür ediyoruz. Biz bu kenti babamızdan, atamızdan miras kalmadı, bu kenti biz çocuklarımızdan emanet aldık. Bu kenti Hocam nasıl çöleştirmeye, nasıl iğdiş ettirmeye çalıştığımızı anlattı ve üç projenin bir entegre proje olduğunu söyledi. İstanbul Havalimanı, 3. Köprü ve Kanal. Umarım böyle değildir, ben böyle düşünmüyorum. Eğer entegre bir projeyse, yandı gülüm keten helva, çünkü ikisi gerçekleşti, üçüncüsünü de gerçekleştirmek anlamına gelir. Biz Kanal İstanbul projesinin ben şahsi kanaatim Birleşik Amerika’nın Montreux Sözleşmesini delmek için, Montreux Sözleşmesini unutturmak için, Karadeniz’e rahat rahat çıkabilmek için yaptığı bir sözleşme, aynı zamanda Montreux Türkiye Cumhuriyetinin son kalan en önemli yapı taşlarından biridir. Yani Lozan’ın masterıdır. O tuğlanın çekilmesi için Kanal İstanbul projesi kandırmasına girdiğine inanıyoruz. Böyle olursa kafaları değiştiririz, o kolaydır, ama yok devlet akıllı bir entegre projeyse yandı gülüm keten helva. Şimdi çok da aslında bu ayrı bir konuda tartışılması gerekiyor. Ben Saim Kaptana vereceğim sözü, çünkü bu Kanal İstanbul projesini en çok savunanlardan tek gerekçeleri var: İstanbul Boğazında vapurlar dolaşamıyor. Sürekli bir trafik kazası tehlikesi var, gemi trafiği çok şey. İşi uzmanından soracağız, Boğaziçi trafik düzeni nedir, trafik ayırımı nedir, İstanbul MAKS projesi nedir ve bu kazalara engel olabilir miyiz, düzgün sağlıklı bir deniz trafiği uygulanabilir mi? Kaptan, buyurun.

SAİM OĞUZÜLGEN

Uzakyol Gemi Kaptanı, Emekli Başkılavuz Kaptan

Öncelikle teşekkür ederim, bakıyorum, herkes çok yoruldu. İkinci oturunun son konuşmacısı olmak ve dinleyicilerin dikkatini çekmek kolay olmasa gerek. Lakin benim anlatacaklarım sizlerin yorgunluğunuzu giderecek ve ilginizi çekecektir. Türk Boğazları konusu gündeme geldiği zaman ben saatlerce ve hatta günlerce konuşabilecek bir bilgi ve tecrübe birikimine sahip oldum. 1968 Yüksek Denizcilik Okulu mezunuyum. 51 yıllık denizciyim. 51 yıllık meslek hayatımın ilk 13 yılı gemilerle şanlı Türk Bayrağını dünya denizlerinde ve limanlarında dolaştırmakla geçti. Bu müddet zarfında gemilerde güverte zabiti, ikinci kaptan ve gemi kaptanı olarak görev yaptım. 1982 yılında kılavuz kaptan olarak göreve başladım ve 2011 yılında yaş haddinden (65) emekli oldum. 30 yıl boyunca Türk Boğazları'nda ve Marmara Denizi Limanlarında, Özellikle İstanbul Limanında ve İstanbul Boğazı'nda son 10 yılımda Baş Kılavuz Kaptan olarak görev yaptım. Bu arada 30 yıl Türkiye Denizcilik İşletmelerinde Genel Müdür Muavinliği görevinde bulundum. Bu müddet zarfında Kılavuz Kaptan olarak 20 binden fazla gemiye kılavuzluk hizmeti verdim. Bu hizmeti verirken senenin 365 günü, gündüz, gece, güneşli, yağmurlu, kar yağışlı, tipi, sisli, vb. her türlü hava şartında ve en küçük gemiden boyları neredeyse 300 metreyi bulan gemilere kadar olmak üzere petrol platformlarından, geniş donanımlı birçok deniz aracının yedekte çekilerek emniyetle geçirilmesine yardımcı oldum. Bu arada birçok kritik görev de tarafımdan gerçekleştirildi. Örneğin; NASSIA isimli tanker ile Ship Broker isimli kuru yük gemisinin çatışması sonrasında yanar haldeki ve 300 metreye yakın boydaki Nassia isimli

tankeri karaya oturmuş olduğu İstanbul Boğazı Karadeniz girişindeki Rumeli Kavağı önlerinde bulunan Dikilikaya Sığılğında oturmuş ve yanar halde iken römorkörler ile iterek ve çekerek Karadeniz'e çıkardım ve 6 gün boyunca mücadele ederek yangının söndürülüşünü gerçekleştirdim. Bu hizmetim sonrasında İstanbul Valiliğinden İstanbul'u felaketten kurtaran bir denizci/kılavuz kaptan olarak takdirname ve teşekkür belgesi aldım. Komu oyunda VARYAG ismi ile yer eden eski SSCB döneminin yarı inşa halindeki uçak gemisini, Karadeniz'den Ege denizine kadar çeşitli boydaki ve güçteki 7 adet römorkör eşliğinde ve toplam 15 kılavuz kaptandan oluşan bir organizasyonu yöneterek Türk Boğazları'ndan emniyetle geçirilişini gerçekleştirdim. Türk Boğazları ile ilgili tüm yasal düzenlemelerin hazırlanışında ve bu yasal düzenlemelerin ulusal ve uluslararası tanıtım ve takdim organizasyonlarında teknik uzman olarak görev yaptım. Özellikle 1 Temmuz 1994 tarihinde yürürlüğe konulan ve Türk Boğazları ile ilgili ilk ve tek yasal düzenlememiz olan Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün hazırlanışında ve ekinde bulunan Türk Boğazları Deniz Trafik Ayrım Düzenlerinin oluşumunun hazırlık aşamasından Londra da bulunan ve Birleşmiş Milletlerin bir alt kuruluşu olan Uluslararası Denizcilik Teşkilatında sunumunda ve kabul edilmesi yönündeki mücadelelerde 3 yıl boyunca Türkiye heyeti içinde uzman denizci olarak görev yaptım. 2011 yılında yaş haddinden (65) emekli oldum. 2013 yılında Bahçeşehir Üniversitesinde "TÜRK BOĞAZLARI UYGULAMA VE ARAŞTIRMA MERKEZİ" ismi ile Ülkemizde Türk Boğazları ile ilgili akademik çalışmalar yapacak ilk merkezin kuruluşunu gerçekleştirdim. Ülkemizde Türk Boğazları ile ilgili akademik çalışmalar kapacak bu ilk merkez ile yine birçok ilki gerçekleştirdim. Türk Boğazları ile ilgili kaynak kitaplar halinde yıllıklar ve kitaplar çıkarttım. Biri uluslararası katılımlı üç sempozyum gerçekleştirdim. 2018 yılında bu görevden ayrıldım. 2019 yılında benzer kuruluşun İstanbul Teknik Üniversitesi çatısı altında kurulması için girişimlerde bulundum ve "İstanbul Teknik Üniversitesi Türk Boğazları Denizcilik Uygulama ve Araştırma Merkezinin (İTÜ-BOA) kuruluşuna öncülük ettim. Kuruluşu sonrasında İTÜBOA'nın Onursal Başkanlığı ile ödüllendirildim.

1982 yılından beri Türk Boğazları'nda ulusal veya uluslararası düzeyde oluşmuş ve yaşanmış birçok olayın içinde bazen bizzat, bazen de dolaylı ve etkin olarak bulundum ve görev yaptım. Sonuçta Türk Boğazları ile ilgili geniş bir bilgi ve tecrübe birikimine sahip oldum.

Sayın moderatörüm biraz önce benim için Kılavuz Kaptanlar Derneği Başkanı unvanını kullandı. Evet uzun yıllar Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği yönetim Kurulu Başkanlığı görevinde de bulundum. Bu görevim zarfında Türk Boğazlarını ulusal ve uluslararası yazılı ve görsel medyada gündemde tutarak Bakü-Tiflis-Ceyhan petrol boru hattının yapılmasında katkılarda bulunmaya çalıştım.

Bugün burada İstanbul Baromuzun Çevre, Kent ve İmar Hukuku Komisyonunun ve Cumhuriyet Araştırmaları Merkezinin organize etmiş olduğu “KANAL İSTANBUL’UN ÇEVRESEL VE HUKUKİ ETKİLERİ (MONTREUX SÖZLEŞMESİ)” başlıklı açık oturum için toplanmış bulunuyoruz.

2011 yılından beri konuşulan “Kanal İstanbul” konusu neden yoğun olarak gündeme geldi, daha doğrusu nereden çıktı? Arada çok önemli tespitler var. Moderatörümüzün son cümleleri zaten bunun gerçeğini ortaya koyuyor. Kanal İstanbul’un gerekçesi olarak kamuoyuna aktarılan bilgi İstanbul Boğazından tehlikeyi uzaklaştırmak, tamamen söylenen bu, İstanbul Boğazı’ndan tehlikeyi uzaklaştıracaktır. Peki, İstanbul Boğazında tehlike var mı veyahut varsa bu tehlikenin bertaraf edilmesinin çözüm yolu Kanal İstanbul veya yeni bir kanalın açılması mı? Bu tehlike için bunca yıldır görevliler ve sorumlular tarafından hiçbir şey yapılmadı mı? Tam maliyetini ben yeterince pek bilmiyorum ama 50 milyar Türk Lirasının üzerinde olacağı ifade ediliyor. Ülkemiz bu günlerde önemli mali sıkıntılar yaşarken ve bana göre hiç de gereği yokken bu külfete katlanmanın ana sebebini ve gerekçesini ben anlamış değilim. Kazaları İstanbul’dan uzaklaştıracaktır deniliyor ve Kanal İstanbul’un da inşa edilmiş olduğunu düşünelim, benzer kazalar kanal İstanbul’da olmaz mı?

Sizlere öncelikle İstanbul’umuzun ve İstanbul Boğazı’nın güzelliklerini anlatan yabancı bir müzisyenin görsellerle süslü bir eserini göstermek ve dinletmek istiyorum. Yunanlı ses sanatkarı Nana Muskori eserinde İstanbul’u ne güzel de anlatıyor. Sizler İstanbul’un güzelliklerini bir de yabancı bir ses sanatkarından dinleyin.....

Eğer yer yüzünde bir cennet varsa işte o İSTANBUL ve cennetin ortasından akan nehir de İstanbul Boğazı. İstanbul Boğazı’nı, İstanbul Şehrini ve burada yaşayan bizleri tabi ki kimsenin tehlikeye atmaya hakkı yoktur diyerek ben sizleri tarihte bir yolculuğa çıkaracağım, İstanbul Boğazı’nı ve İstanbul Boğazı’nda bu günlere kadar yaşananları ve yapılanları anlatacağım.

Benden önceki konuşmacılar konunun çeşitli boyutlarına değindiler. Ben İstanbul Boğazında Kılavuz Kaptan olarak görev yapmış ve 20.00 den fazla gemiye kılavuzluk hizmeti vermiş bir denizci olarak tamamen denizcilik konularına ve denizciliğimizi tarihlerle ve zamanla birleştirerek sizi bir yolculuğa çıkaracağım. Benden önceki değerli konuşmacılarımızdan biri, Napolyon'un "ben İstanbul Boğazını elime geçirmek için dünyanın yarısını veririm" mealinde bir ifadeyle Napolyon'un, I. Alexander'ın "ben Türk boğazlarına sahip olmazsam kendimi evime sahip olmamışım" gibi hissederim". İfadesi ile de I. Alexander in sözlerini kullandı. Ayrıca Birinci Dünya Harbi sonrasında İstanbul'u işgal eden İşgal kuvvetleri donanmasının 55 parça gemiyle İstanbul Limanına demirlediğinde ulu önderimiz Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK Kartal römorkörüyle (İstimbót) Haydarpaşadan Karaköy'e geçerken "geldikleri gibi giderler" ifadesini kullanmıştı. Bilahare bu ülke ve Türkiye Cumhuriyeti ilelebet yaşayacaktır demiştir. Hiç merak etmeyin, bu ülkenin üzerinde emelleri olanların o emelleri de hayalleri olarak tarihte gömülü kalacaktır. Geçmişte bunların birçok örneği bulunmaktadır.

Şimdi tarihte geriye gidersek. Biliyorsunuz, Birinci Dünya Harbinden sonra Osmanlı İmparatorluğu dönemindeki savaşlardan sonra Sevr Anlaşması imzalanır ve sadece Yunan parlamentosunda kabul edilir. Öyle de kalır. İstiklal Harbi mücadelesi başlar. İstiklal Harbinin sonunda Lozan Sözleşmesi imzalanır. Lozan Sözleşmesinin tarafları galip ve mağlup devletler değildir, genelde sözleşmeler galip ve mağlup devletler arasında imzalanır, ama Lozan Sözleşmesi Birinci Dünya Harbinin galibi olan devletlerle İstiklal Savaşının galibi olan Türkiye Cumhuriyeti Devleti arasında imzalanır. Sonuçta bu sözleşme Türkiye Cumhuriyeti Devletinin siyasi anlamda, daha doğrusu Türkiye Büyük Millet Meclisi hükümetinin "o zaman cumhuriyet ilan edilmemiştir" bütün dünyada siyasi olarak tanınması anlaşmasıdır, ama bu anlaşmanın bir de eki vardır: İsmi "Boğazlar Rejimine İlişkin Sözleşme". Lozan Sözleşmesi imzalanmadan 10 gün önce, boğazlar rejimine ilişkin sözleşme imzalatılır. Bu aşamada İstanbul işgal altındadır. Bilahare Lozan Sözleşmesi/Anlaşması imzalanır.

İhtilaf Devletleri 30 Ekim 1918 de imzalanan Mondros Ateşkes Antlaşmasına dayanarak 13 Kasım 1918 de 55 parça gemi ile İstanbul'a gelip demirler. Böylece İstanbul'un fiili işgali gerçekleşir. İstiklal Savaşımızın sonrasında 6 Ekim 1923 tarihinde de İstanbul İşgalden kurtarılır.

Boğazlar Rejimine İlişkin Sözleşme'nin imza tarihi 14 Temmuz 1923 dür. Özellikle önce boğazlar sözleşmesi imzalandı, Lozan Sözleşmesinin imza tarihi ise 24 Temmuz 1923 dür. o aşamada İstanbul İşgal altındadır. O günün şartlarında önemli olan Türk boğazları değil, bugünkü ismiyle Türkiye Cumhuriyeti Devletinin kurulmasıdır. Ulu önderimiz Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK beynindeki stratejiyi daha sonraki bir zamana bırakır. O zamanki şartlarda ben önce devletimizi uluslararası arenada tanıttım, nasıl olsa gelecekte bir fırsatını bulur ve bu günkü şartlarda onlara taviz olarak verdiklerimi geri alırım diye düşünür. O aşamada boğazlar rejimine ilişkin sözleşmeyle Türk boğazlarının iki sahili bazı yerlerde 5 km, bazı yerlerde 15 km içerilere kadar ve bu bölgedeki adalar da askersizleştirilir. Türk Boğazları Birleşmiş Milletlere bağlı uluslararası bir komisyon tarafından yönetilir. Ayrı bütçesi ve ayrı bayrağı vardır. Bu kuruluşun başkanı Türk, diğer bütün üyeleri Birinci Dünya Harbinin galibi olan ülkelerinin temsilcilerinden oluşur.

Boğazlar Komisyonu Birleşmiş Milletlere bağlı bir komisyon olarak 13 yıl görev yapar. Gün gelir yavaş yavaş Birinci Dünya Harbinde hesaplarını bitiremeyen emperyalist ülkeler yavaş yavaş İkinci Dünya Harbinin hazırlıklarına başlarlar. Almanya Ruhr bölgesini silahlandırır, İtalya Habeşistan'a saldırır, sonuçta ortalık karışmaya başlar. İşte bunu fırsat bilen ve cumhuriyetini 29 Ekim 1923'te ilan etmiş olan Türkiye Cumhuriyeti Devleti Birleşmiş Milletler nezdinde 10 Nisan 1936 da gereken girişimi yapar. Sonuçta bu girişiminde muvaffak olur ve 20 Temmuz 1936'da Montreux'da bir sözleşme imzalanır. Bu sözleşmeye genelde Montreux sözleşmesi denir. Bana göre çok yanlıştır. Aslında bu sözleşmenin öznesi Montreux değildir, bizler yıllarca bize empoze edilen bazı yanlış tanımları ve yanlış ifadeleri yıllarca onun arkasındaki gizli emelleri hissetmeden kullana gelmişiz. Örnek, niye Montreux Sözleşmesi diyoruz? Ben çocuğuma "evladım, Montreux Sözleşmesi" dediğim zaman benim çocuğum bir şey anlamıyor ki bana göre o sözleşmenin öznesi "Türk Boğazları"dır. Bu sebeple sözleşmenin isminin de "Türk Boğazları Montreux Sözleşmesi, yani Türk Boğazlarıyla ilgili Montreux'da imzalanan uluslararası bir sözleşme olması lazım. Buna örnek bizim Türk Boğazları ile ilgili ulusal yasamızdır. 1994 yılında biz Türk Boğazları' ile ilgili yasal düzenlemeyi çıkardığımızda ulusal yasamızın adını, "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü" olarak belirledik. Yani öznemiz Türk boğazları. Bu arada Türk Boğazları ile ilgili tanımlara ve tanımlamalara her Türk vatandaşının hassasiyet göstermesini belirtmek isterim.

Türk Boğazları Montreux Sözleşmesinin 20 Temmuz 1923 tarihinde imzalanması sonrasında, 21 Temmuz 1936 sabahı Türk askeri 0000'dan itibaren askersizleştirilmiş olan boğazlar bölgesine girer ve o bölgeye Türk Bayrağı dikiilir. Böylece Ulu önderimiz Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK, 14 Temmuz 1923 de Türkiye Cumhuriyetinin kurulması için vermiş olduğu tavizi geri almıştır. İşte önemli olan budur. Birleşmiş Milletlere bağlı olarak 13 yıl görev yapmış olan uluslararası komisyonun tüm görevleri ve yetkileri Türkiye Cumhuriyeti Devletine devredilir. Bu yetkilerin içinde yasal düzenleme yapmak yetkisi de bulunmaktadır.

Çok üzülüyorum imzalanan “Türk Boğazları Montreux Sözleşmesi” ni ve bu sözleşme ile Türkiye Cumhuriyeti Devletinin ne tür haklar elde ettiğini yeterince bilmeyenler, kamuoyunu yanlış yönlendiriyorlar ve kamuoyunda şöyle yanlış bilgiler oluşuyor. Türk Boğazlarından geçen gemiler sanki elini kolunu sallaya sallaya geçiyor ve bu geçen gemilerden, hiçbir ücret alınmıyor. Gemiler 1 kuruş dahi ödemiyor.

Bu bilgiler o kadar yanlış ki. Bu yanlış bilgilere ve yanlış bilgilendirmelere verilecek bir tek cevap var. Bugün Türkiye Cumhuriyeti Devletinin bilgisi ve izni olmaksızın hiçbir gemi Karadeniz'den ve Akdeniz'den Türk Boğazları'na giremez. Gemiler gereken bilgileri Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetlerine verir. Bu bilgiler değerlendirilir ve o geminin geçiş planlaması yapılır. Gerekli izinleri alarak Türk Boğazları'na giren gemiler girişlerinde ve içeride gözetlenmekte, denetlenmekte ve gerekirse cezalandırılmaktadırlar. Ayrıca her gemi üç ayrı kalemden vergi ve harç ödemektedir. Türk Boğazları'ndan geçen gemilerden tahsil edilen üç kalemden bu vergi ve harçlar, Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin merkez bütçesine giren en önemli gelirlerdendir. Birincisi fenerler ücretidir ki bu fenerleri biz kendi sahillerimizde kendi gemilerimizin emniyetli seyir yapmaları için de inşa etmek zorundayız. Türkiye Cumhuriyeti'nin inşa ettiği fenerler olarak düşünün. Gemilerin emniyetli seyirlerinde yardımcı olan fenerler ve şamandıralar. Bizim bu fenerlerimizi kullandıkları için onlardan ücret alırız. İkincisi Tahlisiye ücretidir. Türk Boğazları'nın girişlerinde Allah korusun gemiler bir deniz kazasına uğradıklarında, gemilerde bulunan personeli kurtarmak için yapılan görev karşılığıdır. Kamuoyunda genelde tahlisiye denir. Anlamı can kurtarmadır. Biz girişlerde bu imkân ve kabiliyetlerimizi hazır tutarız, ihtiyaç olduğunda can kurtarma yaparız. Bunun için de ücret alırız, ama o ücret gemi kurtarma ile ilgili değildir. O teşkilatı hazır bulundurmamızın karşılığıdır. Üçüncüsü ise, Türkiye'nin en önemli kazanımlarından

birisidir. O gemileri durdururuz ve sağlık kontrolüne tabi tutarız. Yaptığımız bu işlem için de üçüncü bir ücret alırız. Burada Türkiye Cumhuriyeti Devletinin yanlış uygulamakta olduğu önemli bir olay var. O da şudur: Bu ücretler altın frank üzerinden tahsil edilir. Lakin 1982 yılından beri alınması gereken vergi ve harçları yeterince ve sözleşmede belirtildiği şekilde tahsil edemiyoruz. Bu vergiler ve harçlar zamanımızda ABD dolarına endekslenmiş olarak tahsil ediliyor ve olması gereken değer ancak % 25 ini tahsil ediyoruz. Bu konu kambiyoocuların tartışacağı bir konu, biz kendi konumuza dönersek Türkiye Cumhuriyeti Devletine devredilmiş olan uluslararası komisyonun yetkileri Türkiye Cumhuriyeti Devleti tarafından uzun yıllar kullanılmamış veya kullanılmamış. Örneğin, Türkiye Cumhuriyeti Devleti denizcilikle ilgili ilk yasasını 20.04.1925 tarihinde Limanlar Kanunu olarak yapmış ve uygulamıştır. O dönemde dahi Türkiye'de denizcilik ve denizcilikle ilgili sanatların elindedir ve biz ilk yasamızı Türk vatandaşlarının denizci olması için 1926 yılında Kabotaj Yasası olarak çıkartırız. Bazı siyasetlerimiz kabotaj yasamıza, sabotaj yasası diyecek kadar konudan uzaktırlar. Nedendir bilemiyorum. Bugün Türk denizciliği bu noktaya gelmişse, Ulu Önderimiz Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK ve onun arkadaşları olan ecdadımızın hayatlarını vererek kurdukları cumhuriyetin çıkarttığı yasalar sayesinde olmuştur. Lakin 1940'lardan sonra birçok ihmal yapılmıştır.

Daha sonra ilk olarak 1926 yılında İstanbul Liman Nizamnamesi ismi ile İstanbul Limanıyla ilgili bir yasal düzenleme yapılır. Ama o yasal düzenlemede deniz trafiğiyle ve seyir emniyeti ile ilgili bir düzenleme yoktur. Deniz trafiğiyle ilgili ilk emniyet kuralı 1933'te uygulanan sol trafik düzeni olmuştur. Sol trafik düzeni dediğimiz şudur: Bütün dünya denizlerinde gemiler sağdan gider ve sağdan gelirler. Bu kural karada ve denizde aynıdır. O zamanlarda gemilerin süratleri çok düşük olduğu için sahillere yakın ve İstanbul Boğazı'nın ortasında güneye doğru akmakta olan kuvvetli ana akıntıya ters yönde, yani kuzeye doğru akmakta olan anaför akıntısından istifade etmek için bütün dünyada sadece İstanbul Boğazı'nda bu kural uygulanır. O zamanlarda gemilerin süratleri az olduğu için anaför akıntısından istifade edilerek sürat arttırılması ve kazaları da önlenmesi için sol trafik düzeni sistemi uygulanır. Sonraki yıllarda gemilerin süratleri artar. Gemilerin makine güçleri artar, gemilerin süratleri yeterli seviyeye gelir. 1 Mayıs 1982 de sol trafik düzeninden vaz geçilir ve sağ trafik düzenine geçilir. Bu arada İstanbul Boğazı'nda ve Çanakkale Boğazı'nda 10 deniz mili Sürat tahdidi uygulanır. Bakın tarihleri şöyle bir izleyin, Türk Boğazları'nda gemilerin emniyetli seyirleri ile ilgili, seyir, can, mal ve

çevre emniyeti ve deniz güvenliği ile ilgili kurallar nasıl geliştirilmiş. Sonuçta hem gemilerin emniyetli seyirlerine ve hem de bu bölgede yaşayan insanların sağlıklı çevrede sürdürülebilir yaşam haklarına sahip olmaları için emniyete yönelik kurallar geliştirilir. Bu arada yine birçok kaza meydana gelir. Türkiye Cumhuriyeti Devleti şimdi bugün burada tartışıldığı gibi kamunun sesini pek geç duyar. Bu arada 27 Aralık 1960 gecesi Yeniköy önlerinde çok büyük trajedik bir kaza olur. Bu kaza World Harmony ve Peter Zoranic isimli tankerlerin çatışmasından oluşur. Üç gemi yanar hurdaya gider, bunlardan bir tanesi de Tarsus isimli yolcu gemimizdir. 52 yabancı denizci hayatını kaybeder. 3 gemi hurdaya gider. Zaman ilerler başka kazalar olur. 15 Kasım 1979 tarihinde gece saatlerinde başka bir trajedik kaza olur. Independenta tankeri ile Evriyalı isimli yük gemisi İstanbul Boğazı'nın güney girişinde ve Kadıköy önlerinde çatışır. Independenta infilak eder ve alev alır. 43 yabancı denizci hayatını kaybeder. Yangın 27 gün sürer. Independenta hurdaya gider. Bir başka Trajedik kaza ise 13 Mart 1994 tarihinde ve yine gece saatlerinde İstanbul Boğazı'nın kuzey girişinde ve Büyük Liman önlerinde olur. Bu kez Nassia isimli tanker ile Ship Broker isimli kuru yük gemisi çatışır. Bu kaza da 28 yabancı denizci daha hayatını kaybeder. Nassia isimli tanker hurdaya gider. Dikkat ederseniz trajedik deniz kazaları hep gece saatlerinde olmuştur. Bu zamana kadar Türk Boğazları ile ilgili tüm deniz alanını kapsayan özel bir yasal düzenleme yoktur.

Sonuçta 1979'daki Independenta kazasında 2 yıl Kadıköy'ün önünde batık kalıp 60 000 tona yakın petrolün yandığı, bütün sahildeki evlerin camlarının kırıldığı ve o gemideki 51 Romen denizcinin hayatını kaybettiği o kazadan sonra bizim ülkemizin yöneticilerinde kıpırdanmalar başladı. Denizcilik İdaresinde ve denizcilik sektörümüzde emniyet tedbirlerinin daha geniş boyutta alınması terennüm edilmeye başladı. Ruhu şad olsun, mekanı cennet olsun, bizim aramızda da hem kaptan, hem hukukçu olan bir ağabeyimiz vardı rahmetli Gündüz Aybay, onunla birlikte onun da içinde dahil olduğu o zamanki denizcilik camiamızın mensuplarıyla 30 kişilik bir komisyon kurularak ilk defa Türk boğazlarıyla ilgili ulusal bir yasal düzenleme yapılıma çalışmalarına başlandı ve hazırlandı. Hiç unutmuyorum, o komisyonun içinde ben de vardım. 90 lı senelerdi galiba. Daha ileri tarihlerde Bakanlığa sunuldu. Sadece 150-200 metre konusunda küçük bir tartışmaya takılarak ertelendi. Şimdi bu konunun içinde olanların çoğu rahmetli olmuştur. Belki hayatta kalanlardan sayılı insanlardan birisi benim. Sonuçta gün geldi, 13 Mart 1994 tarihinde bayramın birinci günü Türkiye Rusya milli maçının televizyon ekranlarında kamuya sunulduğu bir periyotta gece saat 22.20'de İstanbul Boğazına kuzey-

den giren Nassia isimli bir tankerle Güney Kıbrıs Bayraklı Ship Broker isimli gene Güney Kıbrıslı bir dökme yük gemisi ile sebebi bilinmeyen bir nedenden dolayı, şimdi şöyle düşünün, bu salonu ilerletin, kendi yönünde kütleyle beraber gidiyor. Onun yanında bu da bir kalem boş, bıraksanız o da gidecek aksi yönde, ama bu boş olan gemi aniden iskele alabandayla döner ve tankere iskele baş omuzluğundan bindirir. İnfilak olmaz, çünkü o dönemde infilakı önleyici sistemler tankerlerde kullanılmaktadır. Biz buna inertgas sistemi diyoruz. Tankerlerin yanan yakıtlarından oluşan karbondioksit gazı, bacadan döndürülerek, yük tanklarına basılır. Bu sistem herhangi bir çatışma da veya kazada infilakı önler, bu kazada saçların birbirine sürtünmesinden çıkan sıcaklık ile infilak olmaz lakin yanma olur ve yanar vaziyette ham petrol yanarak denize akar ve yeni bir trajedik deniz kazası oluşur. Sonuçta yanar vaziyetteki tankerin personeli gemiyi terk eder ve tanker Rumeli Kavağı açıklarında bulunan Dikili kaya önlerinde karaya oturur.

Ben o tarihte ve zamanda İstanbul Limanında görevli kılavuz kaptan olmam dolayısı ile bakanlığımızın İstanbul Bölge Müdürü tarafından yangının söndürülmesi ve yanar haldeki tankerin emniyete alınması için operasyon başkanı olarak görevlendirilirim. Kılavuz kaptan olarak yanar haldeki tankerin Karadeniz'e çıkartılmasını yaşayan bir denizciyim. Bu kazanın oluşumu ile rafa kaldırılan yasa ilgililerin aklına gelir ve hemen düğmeye basılır. Kazanın tarihi 13 Mart 1994 "*Marmara ve Boğazları Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük*" ismiyle 1 Temmuz 1994'te yasal düzenleme yürürlüğe konur. Bu yasa sanki bir reform gibi Türk Boğazları'na çok önemli yenilikler getirmektedir.

Yer yerinden oynar. Çünkü bütün dünya Türkiye'nin böyle bir yasal düzenleme yapacağını hiç tahmin bile etmez. Bu yasal düzenlemenin birçok eki vardır. Raporlama sistemi gibi, deniz trafik ayırım düzenleri gibi. Deniz trafik ayırım düzenlerinin, yani Türk Boğazları'ndan geçecek gemilerin aynen karayollarındaki şeritler gibi hangi şeritte gideceğini, hangi şeritten geleceğini, şeritler arasında geçilmez bariyerlerin nerelerde olduğu belirlenir. Bu bir uluslararası sistemle tesis edilir. Biz de bunu yaptık, Bu sistem Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü'nün 10. Kuralı doğrultusunda tesis edilir ve Uluslararası denizcilik sektörüne ilan edilir. Bu ilanın yapılabilmesi için de konunun ilgili Uluslararası Denizcilik Teşkilatı (IMO) nın bilgilendirilmesi ve bu bilgilendirilme sonrasında konunun UDT (IMO) ilgili organlarında görüşülmesi gerekir. Uluslararası Denizcilik Teşkilatı, Birleşmiş Milletlerin Denizcilik ile ilgili yetkili kuruluşudur. Siz karasularınız içinde bir deniz trafik ayırım düze-

ni tesis ettiğinizde bu kuruluşa bilgi vermeniz gerekir. Bu kuruluşun merkezi Londradır. Biz gereken bilgilendirmeyi yaparken maalesef teknik bir hata yaparız. Bilgi vermek için götürmüşken bazı belgelerdeki sıkıntılar dolayısıyla konu onaylama aşamasına gelir ve onaylanır. Ülkemizin UDT (IMO) çalışmalarındaki tecrübesizliğinden konu bilgi verme sürecinden onaylatma sürecine gider ve onaylanır. Kamuoyunda genelde şöyle bir bilgi vardır: Türkiye, Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğünü götürdü ve onaylattı. Hayır bu çok yanlış bir bilgidir. Türkiye Tüzüğün ekindeki deniz trafik ayırım düzenlerini götürmüştür. Hiçbir devlet ulusal yasasını uluslararası bir platformda onaylatmaz, Deniz Trafik Ayırım Düzenlerinin Uluslararası Denizcilik Örgütüne (IMO) götürülmesi gerekir. Orada tartışılır olası bir eksikliği, fazlalığı veya hatası varsa bunlarla ilgili müzakereler yapılır ve son şekli verilerek gerekirse onaylanmadan geri alınabilir ve ilan edilir. Nitekim o çalışmaların ve tartışmaların içinde ben de Türk delegasyonunun içinde varken Uruguay kendi sahillerindeki trafik ayırım düzenlerini Uluslararası Denizcilik Örgütüne getirdi. Oturum Başkanı aynen şu suali sordu: *“Onaylatmak için mi getirdiniz, yoksa teknik danışmanlık için mi”* Uruguay temsilcisi hemen kalktı ve *“Hayır, onaylatmak için getirmedi, teknik danışmanlık için getirdik. Bize yardımcı olmak istiyorsanız tartışmaya hazırız”* dedi ve o düzeyde müzakereleri yapıldı. Bilahare getirdikleri Deniz Trafik Ayırım Düzenlerini görüştüler ve ilan ettiler.

Sonuçta bunları niye anlatıyorum? Gün geldi o sistem kurulduktan sonra artık Türk boğazlarına giren gemiler bu bölgede bir denetimin varlığını hissetmeye başladılar. İnanın 1936'dan 1994'e kadar 57 sene çok kaybımız oldu. 1982-1994 arasında bu mesleğin içindeyken benim bizzat şahit olduğum, öyle gemiler gelir geçerdi ki Çanakkale'den girdiğinden haberimiz olur, İstanbul Boğazına geldiğinden haberimiz ancak gemi arayınca olurdu. Gemilerle ilgili bilgileri genelde acentelerden alırdık, şimdi bugün 1994 yılında yaptığımız o yasal düzenlememiz sonra, mevcut Kılavuzluk ve Römorkörcülük Teşkilatının haricinde yeni başka bir teşkilat daha kuruldu. 30 Aralık 2003 tarihinde Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri ve Türk Ben kazaların nasıl önlendiğini ve sonucuna geçeceğim. Kamuoyunun Kanal İstanbul'a gerek var mı, yok mu konusunda bilgilenmesi için biraz detaya girdim ve zamanımıza kadar Türk Boğazları'nda ve Özellikle İstanbul Boğazı'nda seyir, can, mal ve çevre emniyeti ile deniz güvenliği için yapılanları anlattım. Artık kurulan ve faaliyette bulunan bu TBGTH Teşkilat ile öncelikle gelen gemilerinin her türlü bilgisi gemiler veya acenteleri tarafından buraya veriliyor. Bu bir zorunluluk aksi takdirde planlamaya alınmaz ve giremez. Aynen benim bir yere girerken

nasıl vatandaşlık kartımı veriyorsam gemiler de kendilerinin bütün bilgilerini vermek zorunda. Bizim TBGTH Teşkilatımız verilen bilgiler doğrultusunda o geminin emniyetli geçip geçmeyeceğini önce değerlendiriyor, ihtiyacı varsa ona emniyetini arttırıcı tedbirleri ilave olarak veriyor ve ondan sonra gene o teşkilatın belirlediği tarih ve saatte Türk boğazlarına girişi sağlanıyor. Gemiler Türk Boğazları'na girdikten sonra çıkıncaya kadar da adım adım bilgisayarlı radar sistemimizde izlenmeye devam ediliyor.

Şimdi bu aşamada bir kere emniyet tedbirleri inanılmaz sayıda arttı. Bu oranda da kazalar azaldı. Son kazamız 2018 yılında meydana gelen Vitaspirit kazası, ölümsüz sadece yıkıma yönelik bir kaza, ölümlü, yangınlı trajedik bir deniz kazası değil. Özellikle Nassia tankeri kazasından sonra o tarihteki İstanbul valisi kazadan 10 gün sonra 23 Mart 1994'te bir basın bildirisini yayınladı, o basın bildirisini 12 Nisan 1994 tarihinde Bakanlığın İstanbul Bölge Müdürlüğü tarafından Talimat olarak yayımlandı. O tarihten itibaren 200 metrenin üzerindeki hiçbir tanker yüklü veya boş, bayrağı ve yükü ne olursa olsun hava karardıktan sonra artık İstanbul Boğazına girememektedir. Hani gecenin gözü kördür deriz ya, bu artık olası tanker kazalarını önlemenin sebeplerinden birisidir. İkincisi, zaman biraz daha geçer ve Türkiye'nin bu konuyla ilgili teknisyenleri biraz daha ilerler ve devlete yeni bir öneri daha getirirler. MARMA-RAY projesi inşaatları nedeniyle 2005'ten itibaren 250 metrenin üzerindeki hiçbir tankerin gece geçmeyeceği gibi gündüz geçerken de hem kılavuz kaptan alması ve hem de römorkör refakati kural haline getirilir. Aslında bakarsanız Türk Boğazları Montreux' Sözleşmesinin ruhunu çok iyi bilmeyenler farklı düşünebilirler çünkü sözleşmede; 2. maddede: *"gemiler gece ve gündüz bayrağı ve yükü ne olursa olsun hiçbir formaliteye tabi olmaksızın geçiş serbestliğinden istifade ederler denilmektedir. Bu geçiş serbestisinin şartlarını kim belirler. Türkiye Cumhuriyeti Devleti. Geçiş şartlarının emniyeti ihlal edecek şekilde olabilmesini kimse kabul edebilir mi? İşte Türkiye Cumhuriyeti Devleti yavaş yavaş emniyeti arttıracak tedbirleri böylece alır ve uygulamaya başlar.*

2019'da Türkiye Cumhuriyeti Devleti yeni bir uygulama talimatı çıkartır. İstanbul'da uygulamakta olduğu sistemi Çanakale Boğazına da yerleştirir. Hatta Çanakale Boğazından geçmekte olan sıvılaştırılmış doğal gaz taşıyan tankerlerle, sıvılaştırılmış petrol gazı taşıyan tankere uygulanan benzer kuralları da İstanbul Boğazı'na da getirir ve uygular. Tehlikeli yük taşıyan gemiler yanında Sıvılaştırılmış Petrol Gazı (LPG) taşıyan gemiler için 150 metre boyut kuralını uygulamaya başlar. Bu gemilerin hem kılavuz kaptan ve hem de römorkör refakati almasını kurallaştırır ve uygular.

Yani şunu söylemek istiyorum ve sonucuna geliyorum: Şu anda Türk boğazlarında emniyet unsuru en üst seviyeye çıkarılmıştır. Kaza olmaz mı? Tabii ki olur. Her seyir halinde olan araç kaza yapma ihtimaline karşı zaten sigorta ettirilir. Yani kaza yapmayacaktır diye bir olay yoktur. Buradan da Kanal İstanbul'a geleceğim. Şimdi Kanal İstanbul'u kamuoyuna anlatılırken ben de kulaklarımla dinledim. İstanbul'dan tehlikeyi uzaklaştıracamız deniliyor. Peki, İstanbul'da tehlike en aza indirildiyse veya kalmadıysa neyi uzaklaştıracaksınız? Ayrıca İstanbul Boğazı için tehlike oluşturan 275 metre boyundaki büyük tankerler Kanal İstanbul'dan geçirilince aynı tehlike kanal için de oluşmayacak mı? O zaman Kanal İstanbul'a neden gerek var?

Aslında birkaç ilave emniyet tedbiri ile alınan emniyet tedbirleri en üst seviyeye çıkarılır ve sorun çözülür. Bana göre benim geçmişte oluşturduğum ve ekip halinde üzerinde çalıştığımız bir projemiz vardı. Halen de var. Birlikte çalıştığımız akademik birkaç fakülte, Türk Loydu, Denizcilik STK ları ile neredeyse sonuca gelmiştik. Biz diyoruz ki nasıl Panama Kanalından geçen gemiler için Panamax diye bir standart varsa, nasıl Süveyş Kanalından geçen gemiler için bir Suezmax diye bir standart varsa, üstadım söylediği için bu konuyu açtım. Yoksa ben bu konuyu kapatmıştım. Biz diyoruz ki o zaman İstanbul Limanından geçecek gemiler için de bir standart oluşturalım, ama bu standart geçebilecek en büyük gemi değil, emniyetli geçebilecek en büyük gemi olsun, zaten onu bizim rahmetli valimiz Hayri Kozakçıoğlu 1994 yılında belirlemiştir. 200 metre ve üzerindeki gemiler büyük gemi olarak ulusal ve uluslararası düzeyde kabul gördü ve ulusal yasamızda da böyle tanımlanıyor. O zaman 199.9 metre boyunda olan gemiler İstanbul Boğazı için emniyetli geçebilecek en büyük gemi boyutu olarak değerlendirilebilir. Biz akademisyenlerle beraber yaptığımız toplantıda dedik ki: *"Tamam, ama bu gemiler aynı zamanda çift makineli ve çift pervaneli/ dümenli olsun."* Çünkü makinesi çöktüğü veya pervanesi/dümeni gittiği zaman kaza olmasın. Bu sebepten iki makineli, iki pervaneli/dümenli olsun ve bir de baş tarafında bir tane baş iter konulsun. Bunlar bir geminin ömründe, yani 40 sene için büyük maliyetler değil. Bir geminin ömrüne amortisman olarak koyduğumuzda maliyet olarak neredeyse sıfıra inecek bir değerdir, ama bu geminin seyrinde inanılmaz bir emniyet faktörü olarak devrede olacaktır.

Şimdi bunları anlattıktan sonra Baş Kılavuz kaptan, Cahit kardeşim burada, en son yıkımlı büyük kaza olan Vitaspirit'i bir kenara koyarsak ölümlü ne zaman oldu? Türk boğazlarında ölümlü en son kaza 1994 yılında olmuş üzerinden 25 yıl geçmiş. Dolayısıyla günümüze gelirsek Kanal İstanbul'un

olmasının gerekliliği İstanbul'dan tehlikeyi uzaklaştırmak olmuyor bana göre, Doğan Hocamın söylediği gibi ve sizin de söylediğiniz gibi bunun altında başka emeller yatıyor gibi geliyor bana, hele hele bir hatıramı da söyleyerek kapatayım. Kanal İstanbul'un taliplisi Panama Kanalını yapan firma denildi konuşmacılardan birisi tarafından. Size şöyle bir hatıramı size anlatayım. Türk boğazlarında gemi trafik hizmetleri sistemi kurulacak, ben de yurtdışında bir görevdeyim. Tesadüfen Rotterdam'da gerçekleştirilen gemi trafik hizmetleri teşkilatlarının (VTS) katılımcı olduğu 4 yılda bir etkinlikler yapılır. Uluslararası Fener İdareleri Birliğinin 8. Genel Kurulu idi galiba. Rotterdam'da yapıyordu ve ben devlet görevlisi olarak gönderilmiştim. Stantları geziyorum, tesadüfen yolum Amerikan firması Lockheed Martin'in standına geldi ve sohbet ediyoruz. Ben de kartımı uzattım. O zaman baş kılavuz kaptan değilim, kılavuz kaptanı. Standın görevlisi baktı "aaa, İstanbul mu" dedi. "Evet" dedim. "Sizin gemi trafik teşkilatı sisteminizi biz yapacağız dedi. Hayrete düştüm. -Daha ihaleye çıkmış değil, hiçbir şey yok. "Sonuçta daha ihaleye çıkmadı ki nereden yapacaksınız siz" dedim. "Bak görürsünüz" dedi, hakikaten 2003 yılında açılan teşkilatı Lockheed Martin kurdu Türkiye'de, dolayısıyla bahsedilen Panama Kanalını inşa eden firmanın acaba arkasında kimler var, emelleri nedir? Bunları çok iyi değerlendirmekte yarar var. Bunun için Türk Boğazları Montreux Sözleşmesinin ilgili maddelerini çok iyi okumakta yarar var. Bu maddelerden bazıları tahmin ediyorum bazılarının emellerini gerçekleştirmelerinde kolaylık sağlayabilecek maddelerdir. Dolayısıyla ben de kesin olarak Kanal İstanbul'un gerekliliğine hiç inanmıyorum. Türkiye Cumhuriyeti'nin hazinesinden veya insanların mal varlığından 100 milyar TL gibi bir paranın, özellikle ülkem bu kadar maddi sıkıntı içindeyken Kanal İstanbul'a sadece güzellik olsun diye harcanmasının bana göre gelecek nesillere bizim bıraktığımız en kötü miras olur. Belki de onların haklarını gasp etmek olur diye düşünüyorum. Emniyetle hiç alakası olmadığını düşünüyorum. Son olarak da bu etkinliği düzenleyen İstanbul Baromuza bana konuşma imkânı sağladıkları için bu etkinliği düzenleyen ekibe, İstanbul Barosunun ekibine, Oturum Başkanımıza çok teşekkür ediyorum. Sualleriniz varsa, benim için zaman yetmedi, ama bu kadarı yeter gibi geliyor. Sizleri yeterince aydınlattığımı ümit ediyorum. Artık sizlerde bu bilgiler ışığında herhalde Kanal İstanbul'un gerekli olup olmadığına dair bir fikir oluşmuştur.

Bu vesile ile Türk Boğazlarında koruyucu melekler olarak görev yapan Kılavuz Kaptan meslektaşlarıma, Kılavuzluk hizmeti verdikleri gemilere ve personeline, Türk Boğazları ve özellikle İstanbul Boğazı ve çevresinde yaşayan İstanbul'lulara selametler dilerim.

SORU - YANIT

Prof. Dr. AYŞE NUR TTNC - Montreux Sözleşmesi'nin içerisinde bir hüküm var: Geçiş serbestisi ilkesi olacak. O geçişi biz zararsız geçiş diye ileri sürüyoruz, ama günümüzdeki hukukta, yani 1982 tarihli Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin yapılmasından sonra açık deniz münhasır ekonomik bölgeyle açık deniz münhasır ekonomik bölgeyi bağlayan ve bir devletin karasuları içerisinde kalan bir boğazdan geçiş rejimi transit geçiş rejimi olarak düzenlenmiştir. Nedir bunun farkı dersenez eğer, zararsız geçiş rejimi ne demek? Yabancı devletlere ait gemilerin o devletin barış, düzen ve güvenliğine zarar veremeyecek Şekilde geçmesidir. Transit geçiş de çabuk ve durmaksızın bir geçiştir, ancak karasularının genişliği 12 deniz miline çıkarınca 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi'yle birlikte dünyada 100 kadar boğaz birdenbire devletlerin karasuları içerisinde kaldığı için boğazları kullanan devletler bu boğazlardan geçişlere müdahale edilebileceği endişesini taşımışlardır. Zararsız geçişte geçişin zararsızlığını değerlendirme yetkisi kıyı devletinin elindedir. Tabii kıyı devleti bu bakımdan sonsuz, sınırsız bir değerlendirme ve takdir yetkisine sahip değildir. Bu yetkiyi makuliyet kıstası çerçevesinde, yani müdahale edip etmeme durumunda etmemesi ile etmesi durumundaki durum karşılaştırılarak eğer birinin zararı diğerine nazaran daha azsa, hangisi daha azsa onu tercih etmesi anlamında kullanır. Bu var ve transit geçişlerde bu kıyı devletinin takdir yetkisi çok daha sınırlıdır. Genel kabul görmüş milletlerarası kurallarla sınırlandırılır. Bundan kastettiğimiz de özellikle burada gemilerin mesela, geçişini engelleyemiyorsunuz. Zararsız geçiş boğazlarında da böyledir, ama transit geçişte kıyı devletinin düzenleme yaparken bu genel kabul görmüş sözleşmeler çerçevesinde, bunlar arasında 1973 *MARPOL*, 1974 *SOLAS*, 1972 *COLREG* gibi, 66 *LOADLINE* sayabilirsiniz, 54 *OILPOL* gibi sözleşmeler belirtilebilir. Yani takdir yetkisi çok kısıntılı olacaktır. Bizse Montreux Sözleşmesi 1936'da yapıldığı ve bu konuda her konu Montreux'un içerisinde özellikle yeni gelişmeler karşısında bu kirlenme, vesaire meseleleri olduğu için biz sözleşmenin yapıldığı tarihte geçerli olan milletlerarası hukuk kuralları uyarınca yorumlanması gereği Montreux'deki boşlukların zararsız geçiş rejimine göre doldurulmasını söylüyoruz. Aynı zamanda Montreux sadece geçiş ve ulaşım bakımından sınırlandırma yapmıştır. Zabıta yargı yetkisi Türkiye'nin elindedir. Zaten biz bu yetkiye dayanarak Boğazlar Tüzüğünü ve işte uygulama, kendi iç hukukumuzu da buna göre düzenledik. Elbette ki milletlerarası düzenlemeleri de bu

noktada fazla tartışma yapmamak üzere dikkate aldık, ama bunlar olmadığı takdirde Türkiye'nin bu takdir yetkisi çok daha kısıtlanacak milletlerarası kurallarda, buyurun.

SALONDAN - 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi tabii ki transit geçiş olarak boğazlarda geçişi düzenliyor bizim gibi boğazlarda, ancak transit geçiş bir şey halini almış olması lazım. Biz Deniz Hukuku Sözleşmesi'ni imzalamadığımız için transit geçişin bize uygulanabilmesi için bu geçişle ilgili kuralların bir örf ve âdet hukuku haline gelmiş olması lazım. Bir anlaşmadan örf ve âdet huku-kundan kurtulabilmek için de bu anlaşmanın yürürlüğe girdiği tarihten itibaren o hükme ısrarlı ret ülke pozisyonuna girmek lazım. Yani persistent objector -ısrarlı muhalefet pozisyonuna girmek lazım. Acaba biz böyle bir ihtimali düşünerek ileride tabii ki Montreux'nün ilanihaye devam etmesi Türkiye'nin çıkarına olduğunu düşünüyoruz, ama bir ülke çıkıp da bunun sona ermesini isteyebilir ve sona da erebilir. Biz böyle bir olasılığı düşünerek önceden acaba 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesini Ege'de Kıta Sahaneliğiyle ... (38.13) ilgili persistent objector konumunda olduğumuz gibi acaba transit geçişte de ilgili böyle bir pozisyon almamız gerekir miydi? Acaba bundan sonra böyle bir şey yapılabilir mi.

Prof. Dr. AYŞE NUR TÜTÜNCÜ - Türkiye'nin hukukçuları, yani transit geçiş olmadığını sürekli olarak ileri sürüyorlar. Bir geçiş serbestisi olacak, ama transit geçişin dediğiniz gibi örf ve âdet haline gelip gelmediği de tartışmalı ve Türkiye de zaten karşı çıkmıştır. Fakat bazı noktalarda da şu var: Ege'deki geçişler dolayısıyla Türkiye'nin de transit geçişten faydalandığı durumlar da var. Bu zor bir soru, hükümetlerin tercihi olan bir şey olacaktır diye düşünüyorum. Yani ben o noktada bir şey diyemeyeceğim.

Av. NURİ ÖZER - Hocam, mümzi (imza eden anlamında) 9 devlet vardı Montreux'e, Montreux Sözleşmesinin 23, 28 maddeleri de tadilatı ve değiştirmeyi düzenliyor bildiğim kadarıyla, bu mümzi 9 devletten 2 tanesi ortadan kalktı: Yugoslavya ve Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği. Şimdi bunların ardıllarından herhangi birisi Montreux'un tarafı sayılır mı milletlerarası hukukta?

Prof. Dr. AYŞE NUR TÜTÜNCÜ- Evet, halefiyet ilkesi gereğince şimdi Türkiye'nin sanıyorum 24. madde gereği bildirim yükümlülüğü vardır. Montreux uyarınca. Japonya, 1951 Barış Andlaşması ile Sözleşme'yi imza eden devlet sıfatından doğabilecek tüm haklarından ve menfaatlerinden vazgeçmiştir.

Lozan'a taraf olan İtalya, sonradan 1938'de Andlaşma'ya katılmıştır. Bunun dışında Sözleşme taraflarından Sovyetler Birliği ve eski Yugoslavya bulunmaktadır. Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla birlikte Sovyetler Birliği'nin halefi olarak 1991 yılında yapılan Minsk Andlaşması gereğince Rusya Federasyonu onun halefi olmuştur ve Birleşmiş Milletler'de Sovyetler Birliği'nin daimî üye olarak yerini Rusya Federasyonu almıştır. Bu konuda bizim Rusya Federasyonu'na bildirim yapmamız söz konusu, bunun dışında Karadeniz'e kıyıdaş olan iki devlet daha çıkmıştır: Gürcistan ve Ukrayna. Türkiye Ukrayna'ya bildirim yapmaktadır, ama Gürcistan'a bildirim yapmamaktadır. Bunu benim hocam olan Sevin Toluner Hoca şöyle açıklıyor: "BM'nin asli üyesi, Karadeniz'e kıyıdaş ve donanmadan pay almış olduğundan olabilir" der. Bir de federal devletlerde eğer Anayasalarında bu hak verilmişse, federe devletler de bazı milletlerarası ilişkilerde bulunabilirler, hukuki kişiliğini kullanabilirler. Ukrayna ve Beyaz Rusya Sovyetler Birliği Anayasası- 44 değişikliğiyle galiba- gereğince her bir federe devlete diplomatik temas yapma ve andlaşma akdetme yetkisi tanınmıştır. Ukrayna ve Beyaz Rusya bunu kullanarak Sovyetler Birliğinden farklı olarak ayrıca Birleşmiş Milletlerin üyesi olmuşlardır. Yani onlar o dönemde de bunu kullanmışlardı. Dolayısıyla bu da etkin olabilir diyor, fakat Gürcistan'a bildirim yapılmıyor. Sırbistan eski Yugoslavya'nın halefi olarak kendisini ilan etmek istiyor diyelim, fakat bu milletlerarası toplumda ve Birleşmiş Milletler'de kabul görmemiştir. Her biri ayrı ayrı Birleşmiş Milletler'e üyelik kabulü sürecine girmişlerdir. Sırbistan'a biz bildirimde bulunmuyoruz, yani bu halefiyetle ilgili bir mesele, Rusya Federasyonu Sovyetler Birliği'nin yerini almış, ama Sırbistan eski Yugoslavya'nın yerini almış değildir.

Av. NURİ ÖZER - Kaptanımıza değerli bilgileri için çok çok teşekkür ediyoruz. Kaptanımız kısaca özetledi. Montreux Sözleşmesi zararsız geçişi düzenlemez, serbest geçişi düzenler. Serbest geçişi düzenlediğiniz anda sizin boğazlardan tüm ticaret gemilerini durdurup düzenleme hakkınız vardır. Çok güzel izah etti. Biz en son 1994'te ve 1998'de Boğaziçi Trafik Düzeni Tüzüğünü çıkarttık ve ondan sonra Boğaziçi bir düzene girdi. Tek şeride indi, vesaire. Bunun detaylarını uzmanlara sormak gerekiyor, yani bunun detaylarını bu işe yıllarca emeğini vermiş insanlara sormak gerekiyor. Fakat maalesef bizim yöneticilerimiz böyle işin uzmanlarına sormadan bu işleri yapıyor.

KAPTAN SAİM OĞUZÜLGEN - Sayın Başkanım, iki cümle de söylemek istiyorum. Neden dolayı? Yanlış anlamayın, bizim vatandaşlarımız özellikle uluslararası platformda İngilizce konuşarak kendini kanıtlama gayreti için-

deyken veyahut ulusal dilimizi kullanırken terminolojiye kesinlikle dikkat etmiyor. Bakın, yanlış anlamayın, siz dahi biraz önce dediniz ki serbest geçiş. Hayır, Türkiye'nin koyduğu kurallar doğrultusunda geçiş serbestisinden istifade ederler. Serbest geçiş demek elimi kolumu sallaya sallaya geçirim demektir, ama geçiş serbestisi işte Türkiye Cumhuriyetinin çıkarttığı ulusal yasanın kurallarından istifade ederek geçiş serbestisinden istifade etmektir. Yanlış anlamayın, eleştiri olarak söylemedim, bunu şeyden yaşadık biz, isimlerden örneğin, Türk Boğazları Montreux Sözleşmesi aslı Fransızcadır, İngilizceye tercüme edilirken çok güzel bir şekilde içine transit kelimesi konulmuş. Yıllarca da biz bu lokmayı da yuttuk. Hatta 1994 senesinde çıkan ilk tüzükte biz şu ibareleri kurduk. Ben de dahil içindeydim o komisyonun: Transit geçen gemi, transiti bozan gemi, transiti bozulan gemi. Sonra baktık, incelemeye başladık. Ben hiç anlamam, bilenler diyor ki Fransızcasında böyle bir şey yok. Benim dilimi mazur görün, "liberte de passage" yazıyormuş. Liberte de passage geçiş serbestisi anlamına geliyormuş. Bunlarla beraber, yani söylemek istediğim şu: Ülkemiz Türk boğazlarına sahip çıkmak istiyorsa, Türkiye Cumhuriyetinin sınırları içindeki Türk boğazlarına sahip çıkmak istiyorsa ben ısrarla üzerinde duruyorum, her üniversitede bir Türk Boğazları Merkezi kurulması gereklidir diyorum, teşekkür ediyorum.

SALONDAN - Çok kısa, ben önce Sevim Hanıma sormak istiyorum. Bu Ramsar Uluslararası Sözleşme kanal diyelim ki yapıldı, bir sulak alan olacak sonuçta, dolayısıyla Ramsar Sulak Alanlar Sözleşmesine de belli ölçüde müdahil olması gerekecek. Peki, bunun etrafında şu anda biliyoruz ki zaten bu bir rant projesi, sabah da söyledim, 440 tane gökdelen planlanmış.

Doç. Dr. SEVİM BUDAK - Birçoğu bitti zaten onların.

SALONDAN - Ramsar Sözleşmesinin neresine uyacak ki bir de bunun müeyyidesi nedir? Yani diyelim ki uymadı, şu anda mesela söyleyeyim, siz 135 tane dediniz yanlış görmediysem, ama ben biraz önce internette bakıyorum, Bakanlığın şeyinde 14 tane gözüküyor. Türkiye'de 14 tane sulak alan Ramsar'a girmiş. Mesela, en önemli sulak alanlardan bir tanesi Köyceğiz Gölü Dalyan Deltasıdır, yok. Gökova yok. Şu kadarını söyleyeyim, bakın Ramsar 1971'de imzalandı, 48 yıl oldu. Yarım asra yaklaşıyoruz. Bir proje yapıldı Köyceğiz Gölünde ve Dalyan kanallarında "çevre ve doğanın korunmasına yönelik tekne trafiğinin düzenlenmesi" diye ve bunu Almanya destekledi, Almanya finanse etti. Sebebi de otel yapıyordu. Kazık çakıldı, 25 tane o kazık hâlâ orada duruyor, sökülemedi. Maliyeti çok fazla, sırf bu yüzden orada bir proje yapıldı. O

projenin yürütücüsü benim, TÜBİTAK tarafından yapıldı. İkincisi Gökova'da Muğla Üniversitesiyle birlikte yaptım ve Avrupada birinci seçildi çevre projesi Gökova Azmaklı. Bunu şunun için söylüyorum, kendimi reklam etmek için değil: Böyle küçük yerlerde bile bunlara bu kadar önem veriliyor, yapıyoruz, fakat bir Kanal İstanbul projesinde doğa ve çevrenin korunmasına yönelik tekne trafiği nasıl olacak, hiç böyle bir şey yok. Siz dediniz ki çok çalışmalar yapıldı, sabah söylenildi. Bunu söyleyen bendim, o yanlış anlaşılma olmuş. Gemilerin geçişiyle ilgili hiçbir çalışma yok benim bildiğim, gördüğüm. Deniz Ticaret Odasından tık çıkmıyor hanımefendi, Deniz Ticaret Odası, değil mi? En önemli konu burada, raporları yok, sesleri bile çıkmıyor.

Şimdi bir diğer konu da size sormak istiyorum. Bu aykırılık konusu mesela, Karadeniz'de 21 günden fazla durmayacak. Peki, durmaya kalktı, Amerika'nın yapmayacağı bir şey yok, durmaya kalktı, nedir müeyyidesi, kim önleyecek bunu? Yani bu konuda ne yapılabilir acaba, ben de bilmiyorum doğrusu.

Doç. Dr. SEVİM BUDAK - Bunu bana mı soruyorsunuz?

SALONDAN - Yani bu konuda bir şey biliyorsanız eğer, siz belki muhatabı da değilsiniz bu sorunun da siz bu konuyu açtığınız için soruyorum. Ben hakikaten merak ediyorum. Yani nedir müeyyidesi?

SALONDAN - Hocam, müsaade ederseniz ben cevap vereyim ona, diplomatlarımızın verdiği ifade aynen şu: "Bir ülke bunu gerçekleştirdiği takdirde bir daha o bayrağı taşıyan hiçbir savaş gemisi, o ülkenin savaş gemisi geçiş müsaadesi alamaz"

SALONDAN - Teşekkür ederim. Son olarak şunu söyleyeyim: Kanal İstanbul'un civarındaki kupon arazilerinin çoğu Katarlılara satılmıştır, bir kısmı da Türk tarafında isim vermiyorum kimlere satıldığını, siz onu anlarsınız. Katarlılar şu anda bastırıyorlar, biz bir sürü arazi aldık, paraları yatırdık, ne zaman olacak bu kanal?

SALONDAN - Şu soruya bir şey ekleyeyim. Şimdi üçe ayrılıyor savaş gemilerinin geçişi: Türkiye'nin savaşta olduğu dönem, pek yakın harp dönemi ve Türkiye'nin sulh dönemi. Eğer mayi mahreçleri 45 000 tonalitodan fazlaysa ve bunların uğraklı uğraksız geçiş yerleri 21 günden fazla kalıyorsa, kaptanın dediği gibi ikinci kez Türk boğazları bu gemilere kapanıyor. Nitekim Türkiye 2008'de Osetya krizinde Birleşik Amerika donanmasını Çanakkale'den geçirmede ve pandomima orada koptu zaten, yani Türkiye'nin hariciyesinin hâlâ 1936'da etkileri var. Hâlâ o hariciye daha çökmedi. Yani Türkiye Montreux'u

çok iyi kavramış durumda, Karadeniz İşbirliği Örgütüyle birlikte Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerle dostluk ve barış içinde yaşamak istiyor. Özellikle saldırıganları yukarıya çıkartmıyor. Bu bizim için tarihten gelen çok acı tecrübelerimiz var. Biz Fransız ve Alman'ı Kırım Savaşına soktuk ve başımız sonradan da belaya girdi.

Doç. Dr. SEVİM BUDAK - Ben isterseniz Ramsar'la ilgili söyleyeyim. Henüz Terkos ve Küçükçekmece Gölündeki sulak arazi Ramsar Sözleşmesi kapsamında değil, ama yolda, bekliyor. Yani bir an önce o bölgenin bir uluslararası örgüt sistematiği var burada, bunun Ramsar alana alınması halinde yeni bir şemsiye gelecek onun üzerine, ama bu potansiyeli var. Yani çok ciddi bir potansiyeli var. Fakat işin ilginç çevreyi ve şehirciliği aynı bakanlıkta birleştirdiğimiz andan itibaren Şehircilik Bakanlığı Çevre Bakanlığını yuttu. Yani Çevre Bakanlığımız yok aslında, bunu her yerde dile getiriyorum, bizim Şehircilik Bakanlığımız var. Biz artık Çevre Bakanlığı olan bir devlet teşkilatına sahip değiliz. Ben Bakanlığın adının değiştirilmesini teklif ediyorum. Bir an önce bunu yapsınlar ki yanlış anlaşılmalara konu olmasın. Ramsar alanını ilan edecek olan zaten Çevre Bakanlığının olması lazım, çünkü o uluslararası örgütlerle işbirliği yapıp o havzayı korumaya alması lazım. İSKİ'nin aynı zamanda rezerv alanı Küçükçekmece, rezervden de çıkarttılar onu biliyorsunuz çok kirli diye, ama rezerv rezervdir her zaman, teknik ilerledi, çok kirli suları bile kullanılabilir sulara dönüştürdü. Belki içme suyu değil, ama kullanılabilir suya dönüştürüyorlar. Hiç iklim değişikliğinin havzadaki etkisi de çalışılmıyor. İşin ilginç o, Ayamama Deresi taşıdığında ben onun üstündeki köprüden aşağıdan nasıl bir dere aktığını gördüm. Kanalin iklim değişikliğini orada yağacak yağış karşısında taşmayacağını kimse garanti edemez. Basın Ekspres yolunu görseydiniz şaşardınız, altı tırı birbirine yapıştıran bir su kuvveti vardı. Kılavuz kaptanımız herhalde biliyordur suyun gücünün nasıl bir şey olduğunu, öyle bir su geldiğinde kanalin ne hale geleceği hiç çalışılmıyor. Türkiye iklim değişikliğinden en fazla etkilenen ülkeler arasında, ben artık yaban hayatını da bıraktım, sadece insana odaklı düşünsük bile çok fazla falsosu olan bir proje, Çevre Bakanlığı yoksa yeni bir Çevre Bakanlığı artık ihdas edilmeli, bu bakanlıkları yeniden ayırmak gerekiyor. Umarım size cevap olmuştur.

SALONDAN - Çevre Bakanlığı daha henüz kurulmamıştı, Başbakanlığa bağlıydı, yok edildi ... gazeteci Can Polat vasıtasıyla Turgut Özal'a kabul ettirilmişti. Gökova'nın o coğrafi güzellikleri, o cennet Gökova'nın biliyorsunuz ... o kurul yok edildi. O çevreyi koruyan bir kuruldu. Son derece iyi çalışıyordu

ve bu demin söylediğim projeler o kurul adına yapıldı. Yabancılar destekledi. Şimdi o kurul da yok.

Doç. Dr. SEVİM BUDAK - Maalesef.

SALONDAN - Yani çevreyle şehirciliği de ben bağdaştıramıyorum ikisini.

Doç. Dr. SEVİM BUDAK - Aynen öyle, sorun zaten oradan kaynaklanıyor.

Prof. Dr. DOĞAN KANTARCI - Müsaade ederseniz iki küçük katkıda bulunayım. Birincisi, şu 6831 sayılı Orman Kanununa yapılan ek 16 numaralı madde, bu maddeye göre orman yetiştirilmesi mümkün olmayan kayalık, taşlık, bilmem şöyle olan yerler orman kapsamı rejimi dışına çıkartılır, hazineye kaydırılır. Şimdi bu maddeyi kullanmaya başladılar. Uzatmayacağım, mesele nerede? O işin başka tarafı, fakat bu kanalın çevresindeki hani şu imara açılmış alan diye gösterdim ya oradaki ormanı da buna uydurarak dışarı çıkartırlar. Bu tehlike var. Biz buna karşı mücadele etmeye çalışıyoruz, ama ne kadar becebiliyoruz, o ayrı. İkincisi, bu bir bütün proje, havalimanına inecek-kalkacak uçakların LTO kirliliği diye, egzoz gazları, karbondioksit ve azotoksitler var biliyorsunuz, ben bunu çalıştım. Şimdi bahsettiğiniz yukarıdan aşağı o betonlaşma olayından dolayı Sevim Hanım demin gösteriyordu ya, o uydu görüntüsünde gözüküyor. Florya'nın iklim değişimini çalıştım İstanbul'da, yok diyorsunuz, ama ben çalıştım. Florya'nın yıllık ortalama sıcaklığı 2 derece artmıştır, ocak ayında da 1 derece, bu o beton bloklardan ileri geliyor.

Doç. Dr. SEVİM BUDAK - Hocam, sizin çalışmanız yok demedim, devletin ÇED raporunda bu yok dedim, yanlış anlamayın.

Prof. Dr. DOĞAN KANTARCI - Bakanlık diyorsunuz, ne Bakanlığı? Bizim Bakanlığı kaldırdı, öbür tarafa tıktırdı.

Doç. Dr. SEVİM BUDAK - TOKİ Bakanlığı.

Prof. Dr. DOĞAN KANTARCI - Şimdi LTO kirliliği şu havalimanına inen-kalkan uçakların salacağı uçak tiplerini bizim Atatürk Havalimanından alarak oraya aktardım. Biliyorsunuz atmosferdeki sıcaklık Mauna Loa'daki, yani Hawaii'deki ölçümlere göre, karbondioksit ölçümlerine göre 0.5 derece, 0.4-0.6 arasında kış-yaz değişiyor ya, ama ortalama 0.5 derece artıyor. Bu bir aritmetik hesap, ama bu hesaba göre baktığımız vakit bizim karbondioksitin artışına -azotoksitleri hiç karıştırmadan söylüyorum- 1 derece artıyor. Yani o gördüğünüzü söylediğiniz olayı ben yaşadım. Çünkü o gün oğlumu Ame-

rika'ya gönderiyordum. O gün o olayı olduğu gibi yaşadım. O olay veya işte Üsküdar'ı su altında bırakan şu meşhur yağış var ya, resmi çekilmiştir böyle tufan gibi yağar, onlar daha çok sık olacak. Ayrıca havalimanı bir de at nalı gibi aşağı bu demin bahsettiğim kazımadan dolayı, eosen ... (159.30) materyalinin kazınmasından dolayı aşağı indirildi. Bir de onun yapacağı etki var.

Av. DİLEK AYDAN YAMAN - Öncelikle bugün burada olduğum için çok mutluyum. Çünkü hem hukuki anlamda, hem de bilimsel anlamda çok katkı sağlandı, ama bir sorum olacak. Şimdi hepimiz etkileniyoruz buradaki projeden, yani bütününden, havalimanından da etkilendik. Bu projede bakıyorum, hep akademisyenler ya da belli düzeyde bu işi takip eden arkadaşlarımız var. En çok etkilenen birebir orada olan kişiler slaytta mutlu görünüyorlardı. İşte evladına şunu bırakacağım, torunuma bunu bırakacağım. Bu da günümüze kadar, son geçen 5-10 yılda Bağdat Caddesi örneğinde olduğu gibi bu olayların bir anlamda da halk tarafından rant adına, kazanacağı üç-beş kuruş adına bu noktaya gelmiş olması. Şimdi bu proje, burada konuştuğlarımızın orada bizden daha çok etkilenecek halk neresinde? Onlar nasıl bir katkı sağlıyorlar? O slayttakilerin dışında bu işten rahatsız olup da bu yanlış diyenler ne yapıyorlar? Bilmediğim için soruyorum.

SALONDAN - Ben söyleyebilir miyim? Biz çevre hukuku dersinde en büyük kirliliğin yoksulluk olduğunu söyleriz. Bilmem cevap oldu mu sizin için? Yoksulluğu gidermeden çevresel kirliliği ortadan kaldırmak ancak ve ancak gelişmiş ülkelere özgüdür. Biz epistemik topluluklarız, yani halkı aydınlatmakla yükümlü topluluk, onun için baronun yaptığı bu toplantıyı çok önemli buluyorum. Baro yaptığı zaman ve bunu yayınladığı zaman ses getirir. Biz onların haklarını da burada korumakla yükümlüyüz ve elimizden geleni yapıyoruz. Teşekkür ederim.

SÜLEYMAN BULGU - Hukukçu değilim, tam hanımefendinin bıraktığı yerden bir soruyla bir cevap aramaya çalışacağım. 6 saattir dinliyoruz, çok bilgilendik. Zaten iyi gibiydik, ancak oturma başkanı arada şeyden bahsetti, bu üçlü planın birinci ayağı hayata geçti, köprü, üçüncü çevre yolu yapıldı. İkinci ayağı havaalanı yapıldı, korkarız ki bu üçüncü ayağı kanal da yapılacak şekilde bir şey söyledi ve yandı keten helvası dedi. Tam bu noktada Sayın Pınar Hanımın slaytlarında, hanımefendinin bahsettiği slaytlarda hep makbul vatandaş yurdum insanların sözleri geçiyordu, ama arada bir yeri ben miyop gözlerimle yakalayabildim. Bir beyefendi itiraz ediyordu: *"Benim çocuklarım, geleceğim, her şeyi burada"* diyordu ve o itirazının içinde bir korkuyu da ifade

ediyordu. “Ama babamdan devlete karşı gelinmez, ben bunu öğrendim” diyor-du. Sanırım kilit burada, biz bu devlete karşı gelecek sivil itaatsizliği bu iklim krizine karşı duran dünyadaki büyük dalgada ortaya çıkan sivil itaatsizliği bu topraklara bu devlet baba fikriyle büyümüş topraklara nasıl getireceğiz? Baro bu konuda bize yardımcı olacak mı? Kısaca budur.

Av. NURİ ÖZER - Ben cevap vereyim. Önce ben yandı gülüm keten helvayı şeyle söyledim, iki proje gerçekleşti, üçüncüsü de gerçekleşebilir, ama umut etmiyorum. Yani Kanal İstanbul projesinin Doğan Hocamın dediği gibi Gürdeniz’in dediği gibi bir rant ve içte bir rant, dışta da Montreux’u bozma, dejenere etme, yeniden tartışma projesi olduğunu düşünüyorum.

O yüzden bir rant yaratma var. Fakat gerçekleşeceğini de zannetmiyorum, ama olası böyle bir olayda muhtemelen İstanbul Barosu üzerine düşen tarihsel görevi zaten yerine getiriyor. Kentsel, imar değişikliklerini de sürekli yaptı. Yani biz Kanal İstanbul’un gerçekleşmeyeceği, gerçekleşeceği umudu olmasa dahi, gerçekleşmeyeceğini bilsek dahi bütün herkesi davet edip uzmanlarıyla birlikte, akademisyenlerle birlikte bir açıklama ve izahat yapmaya çalışıyoruz. Muhtemelen bunlara devam edecek İstanbul Barosu. Alev Hanım, buyurun.

Av. ALEV SEHER TUNA- Ben şimdi iki konuşmacının da sorusuna cevap vermek istiyorum. Orada , itiraz edenler ne oldu? Diye soruldu.

Havalimanıyla ilgili olarak açtığımız dava konusunda bir bilgi aktarayım ki bunda da aynı şey olacak. Şu anda henüz ÇED raporu çıkmadı, bekliyoruz. ÇED’den sonra yasal süreç başlayacak çünkü. Şimdi havalimanında ÇED raporundan sonra Ağaçlı köyleri, aşağı yukarı Ağaçlı Köyüne , hem İstanbul Barosu Çevre Komisyonu, hem Barolar Birliği olarak bölgeye gittik. Epey kalabalık, 30 avukat vardı. Bir orada çevre inceleme gezisi yaparak halkla toplantı yaptık köyde .Tüm köylüler hepsi bize yalvararak -bakın, bu ifadenin altını özellikle çiziyorum- “ne olur bize yardımcı olun, burası bize dedelerimizden miras, biz evimizi bırakıp gidemeyiz, biz gitmek istemiyoruz, bütün atalarımızın mezarları burada” diyerek ağlayan insanlar adına dava açılması konusunda o gün hepsinden imza ve kimlik bilgilerini aldık. Hafta sonu gitmiştik tabii ki, cumartesi gittik, pazartesi Ağaçlı’ya Baro’dan üç tane avukat gönderdik. vekaletler alınacak, davaları açacağız. Avukatlar köyden arıyor : “Alev Hanım, burada kimse yok köyde, kahvede ve bizi dövecekler, biz ne yapalım” “Hayır, olmaz öyle bir şey, orada bekleyin” dedim. Muhtara ulaşmaya çalışıyorum, yok. Kayıtlı olan bütün telefonlar kapalı, hiç kimse telefonlara çıkmıyor. En son tanıdık birinin

aracılığıyla oradan eski muhtara ulaştım. Dedi ki: *“Akşam evde oraya giden, toplantıda imza veren kadınların eşleri, babaları, çocukları müthiş kavga çıkmış siz nasıl gidip imza verirsiniz, biz bunun yapılmasını istiyoruz. Bu kadar para alacağız buradan”* diyerek Yani köy birbirine girmiş ve herkes telefonlarını kapatıp köyü terk etmiş. Avukatlar köyde üç saat beklediler, Vekâlet alabilmek için dedim ki: *“Siz bizi yalvar yakar çağırıyorsunuz. İstanbul Barosu bize yardım etsin diye yalvarıyorsunuz ve ben size üç avukat gönderiyorum , oradan vekâlet çıkartacaksınız .*

Amaçları nedir? Basını çağırıp, televizyonu çağırıp orada arsa fiyatlarını arttırmak . Baro olarak vatandaşa acele kamulaştırma davalarında sadece ücretsiz hukuki destek vermek amacı ile ve onların talebi üzerine hareket ediyoruz. Sadece iki kişiden vekâlet alabildik, davayı açtık.. Herkes daha fazla para alalım derdinde.

Aynı şekilde ÇED toplantısında Arnavutköy'de herkes çok memnun, siz niye bizim işimize karışıyorsunuz, siz burada oturmuyorsunuz diye benim üstüme yürüdüler. Hayır, ben burada İstanbul'da yaşıyorum, Beşiktaş'ta oturuyorum. Bu sadece sizin sorunuz değil. Yani insanlar para için her şeyi yapıyor. Buradaki ekoloji ve çevreye vereceği, insan sağlığına vereceği sağlıkla ilgili soruları sorduğumda köylüler dedi ki: *“Onlar bizi ilgilendirmiyor. Bizim üç arsamıza kaç lira verecek, beni ilgilendiren bu”* Maalesef bizim toplumuzun durumu bu, biz bu kadar uğraşmamıza rağmen bir şey yapamıyoruz. Ben bunu o kadar çok olayda yaşadım ki bu çevre davalarında, Türkiye'nin her yerinde böyle, o nedenle İstanbul Barosu olarak biz zaten elimizden gelenin fazlasını yapıyoruz. Teşekkürler.

Av. NURİ ÖZER - Başka sorusu olan yoksa oturumu kapatıyoruz. Bütün katılımcılara sonsuz teşekkürler.

MONTREUX BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ BOĞAZLAR TÜZÜĞÜ-1994 KILAVUZLUK VE ROMÖRKÖRLÜK HİZ. DEĞ. YÖN.

EK-1

Türü: Çok Taraflı
Tipi: Mukavelename
Konuları: Türk Boğazları

Yürürlüğe Giriş Tarihi: 09.11.1936 tarihinde yürürlüğe girmiştir.
Diğer Bilgiler: *173 LoNTS, 213. Reg. No. 4015-15 LT, 42

Uygun Bulma Kanunu
Sayısı: 3056
Resmi Gazete Tarihi: 05.08.1936
Resmi Gazete Sayısı: 3374
Düster Kaydı: III (17) 665

Onaylama Kararnamesi
Resmi Gazete Tarihi: 08.05.1936
Resmi Gazete Sayısı: 3374
Düster Kaydı: III (17) 665

*T. Dış İşleri Bakanlığı web sayfası/ ua.mfa.gov.tr

MONTRÖ BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ

BU TEMSİLCİLER, yetki belgelerini gösterdikten ve bu belgeler usulüne uygun ve geçerli kabul edildikten sonra, aşağıdaki hükümler üzerinde anlaşmaya varmışlardır:

BirinciMadde

Bağıtlı Yüksek Taraflar, Boğazlar'da denizden geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğü ilkesini kabul ederler ve doğrularlar.

Bu özgürlüğün kullanılışı bundan böyle işbu Sözleşme hükümleriyle düzenlenmiştir.

KESİM I.

TİCARET GEMİLERİ

Madde2

Bariş zamanında, ticaret gemileri, gündüz ve gece, bayrak ve yük ne olursa olsun, aşağıdaki 3. madde hükümleri saklı kalmak üzere, hiçbir işlem (formalite) olmaksızın, Boğazlardan geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) tam özgürlüğünden yararlanacaklardır. Bu gemiler, Boğazlar'ın bir limanına uğramaksızın transit geçerlerken, Türk makamlarınca, alınması işbu Sözleşmesinin I sayılı EK'inde öngörülen vergilerden ve harçlardan başka, bu gemilerden hiçbir vergi ya da harç alınmayacaktır.

Bu vergilerin ya da harçların alınmasını kolaylaştırmak üzere, Boğazlar'dan geçecek ticaret gemileri, 3. maddede belirtilen istasyonun görevlilerine adlarını, uyrukluklarını, tonajlarını, gidecekleri yeri ve nereden geldiklerini bildireceklerdir.

Kılavuzluk ve yedekçilik (römorkörcülük) isteğe bağlı kalmaktadır.

Madde3

Ege Denizi'nden ya da Karadeniz'den Boğazlar'a giren her gemi, uluslararası sağlık kuralları çerçevesinde Türk yasalarıyla konulmuş olan sağlık denetimi için, Boğazlar'ın girişine yakın bir sağlık istasyonunda duracaktır. Bu denetim, bir temiz sağlık belgesi (patentesi) ya da işbu maddenin 2. fıkrasındaki hükümlerin kapsamına girmediklerini doğrulayan bir sağlık bildirisi gösteren gemiler için, gündüz ve gece, olabilen en büyük hızla yapılacak ve bu gemiler Boğazlar'dan geçişleri sırasında başka hiçbir duruş zorunda bırakılmayacaklardır.

İçinde veba, kolera, sarı humma, lekeli humma (typhus exanthématique) ya da çiçek hastalığı olayları bulunan ya da yedi günden az bir süre önce bu hastalıklar bulunmuş olan gemilerle, bulaşık bir limandan beş kez yirmi-dört saatten az bir süreden beri ayrılmış olan gemiler, Türk makamlarının gösterebilecekleri sağlık koruma görevlilerini gemiye almak üzere, sağlık istasyonunda duracaklardır. Bu yüzden, hiçbir vergi ya da harç alınmayacaktır; sağlık koruma görevlileri Boğazlar'ın çıkışında bir sağlık istasyonunda gemiden indirileceklerdir.

Madde4

Savaş zamanında, Türkiye savaşıyor değilse, ticaret gemileri, bayrak ve yük ne olursa olsun, 2. ve 3. maddelerde öngörülen koşullar içinde Boğazlar'dan geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğünden yararlanacaklardır. Kılavuzluk ve yedekçilik (römorkörcülük) isteğe bağlı kalmaktadır.

Madde5

Savaş zamanında, Türkiye savaşmışsa, Türkiye ile savaşta olan bir ülkeye bağlı olmayan ticaret gemileri, düşmana hiçbir biçimde yardım etmemek koşuluyla, Boğazlar'da geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğünden yararlanacaklardır. Bu gemiler Boğazlar'a gündüz girecekler ve geçiş, her seferinde, Türk makamlarınca gösterilecek yoldan yapılacaktır.

Madde6

Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayması durumunda, 2. madde hükümlerinin uygulanması yine de sürdürülecektir; ancak, gemilerin Boğazlar'a gündüz girmeleri ve geçişin, her seferinde, Türk makamlarınca gösterilen yoldan yapılması gerekecektir. Kılavuzluk, bu durumda, zorunlu kılınabilecek, ancak ücrete bağlı olmayacaktır.

Madde7

"Ticaret gemileri" terimi, işbu Sözleşmenin II. Kesiminin kapsamına girmeyen bütün gemilere uygulanır.

KESİM II.

SAVAŞ GEMİLERİ

Madde8

İşbu Sözleşme bakımından, savaş gemilerine ve bu gemilerin nitelikleriyle tonajlarının hesabı için uygulanacak tanımlama, işbu Sözleşmenin II sayılı Ek'inde yer alan tanımlamadır.

Madde9

Deniz kuvvetlerinin, sıvı olsun ya da olmasın, yakıt taşımak için özellikle yapılmış olan yardımcı gemileri, 13. maddede belirtilen ön-bildirim koşuluna

bağlı tutulmayacaklar ve, Boğazlar'ı tek başlarına geçmek koşuluyla, 14. ve 18., maddeler gereğince sınırlamaya bağlı tonajlar hesabına katılmayacaklardır. Bununla birlikte, bu gemilerin, öteki geçiş koşulları bakımından, savaş gemileriyle bir tutulmaları süregidecektir.

Bir önceki fıkrada belirtilen yardımcı gemiler, öngörülen kural dışılıktan, ancak silâhları: yüzer hedeflere karşı en çok 105 milimetre çapında iki toptan, hava hedeflerine karşı en çok 75 milimetre çapında iki silâhtan çok değilse yararlanabileceklerdir.

Madde10

Barış zamanında, hafif su üstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemiler, ister Karadeniz'e kıyıdaş olan ister olmayan Devletlere bağlı bulunsunlar, bayrakları ne olursa olsun, Boğazlar'a gündüz ve aşağıdaki 13. ve sonraki maddelerde öngörülen koşullar içinde girerlerse, hiçbir vergi ya da harç ödemeksizin, Boğazlar'dan geçiş özgürlüğünden yararlanacaklardır. Yukarıdaki fıkrada belirtilen sınıflara giren gemiler dışında kalan savaş gemilerinin ancak 11. ve 12. maddelerde öngörülen özel koşullar içinde geçiş hakları olacaktır.

Madde11

Karadeniz'e kıyıdaş Devletler, 14. maddenin 1. fıkrasında öngörülen tonajdan yüksek bir tonajda bulunan hattıharp gemilerinin³ Boğazlardan geçirebilirler; şu koşulla ki, bu gemiler Boğazlar'ı ancak tek başlarına ve en çok iki torpido eşliğinde geçerler.

Madde12

Karadeniz'e kıyıdaş Devletler, bu deniz dışında yaptıkları ya da satın aldıkları denizaltılarını, tezgâha koyuştan ya da satın alıştan Türkiye'ye vaktinde haber verilmişse, deniz üslerine katılmak üzere Boğazlar'dan geçirme hakkına sahip olacaklardır.

Sözü edilen Devletlerin denizaltıları, bu konuda Türkiye'ye ayrıntılı bilgiler vaktinde verilmek koşuluyla, bu deniz dışındaki tezgâhlarda onarılmak üzere de Boğazlar'dan geçebileceklerdir.

Gerek birinci gerek ikinci durumda, denizaltıların gündüz ve su üstünden gitmeleri ve Boğazlar'dan tek başlarına geçmeleri gerekecektir.

Madde13

Savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçmesi için, Türk Hükümetine diplomasi yoluyla bir ön-bildirimde bulunulması gerekecektir. Bu ön-bildirimde olağan süresi sekiz gün olacaktır; ancak, Karadeniz kıyıdaşı olmayan Devletler için bu sürenin onbeş güne çıkartılması istenmeğe değer sayılmaktadır. Bu ön-bildirimde gemilerin gidecekleri yer, adı, tipi, sayısı ile gidiş için ve, gerekirse, dönüş için geçiş tarihleri belirtilecektir. Her tarih değişikliğinin üç günlük bir ön-bildirim konusu olması gerekecektir. Gidiş için geçişte Boğazlar'a girişin, ilk ön-bildirimde belirtilen tarihten başlayarak beş günlük bir süre içinde yapılması gerekecektir. Bu sürenin bitiminden sonra, ilk ön-bildirim için olan aynı koşullar içinde yeni bir ön-bildirimde bulunulması gerekecektir.

Geçiş sırasında, deniz kuvvetinin komutanı, durmak zorunda olmaksızın, Çanakkale Boğazı'nın ve Karadeniz Boğazı'nın girişindeki bir işaret istasyonuna, komutası altında bulunan kuvvetin lam kuruluşunu bildirecektir.

Madde14

İşbu Sözleşmenin III. maddesinde ve III sayılı Ek'inde öngörülen koşullar dışında, Boğazlar'da transit geçişte bulunabilecek bütün yabancı deniz kuvvetlerinin en yüksek (tavan) toplam tonajı 15.000 tonu aşmayacaktır. Bununla birlikte, bir önceki fıkrada belirtilen kuvvetler dokuz gemiden çok gemi içermeyeceklerdir.

Karadeniz'e kıyıdaş olan ya da olmayan Devletlerin, 17. madde hükümleri uyarınca Boğazlar'daki bir limanı ziyaret eden gemileri bu tonaja katılmayacaktır.

Geçiş sırasında bir avaryaya uğramış olan savaş gemileri de bu tonaja katılmayacaktır; bu gemiler, onarım sırasında, Türkiye'ce yayımlanan özel güvenlik hükümlerine bağlı tutulacaklardır.

Madde15

Boğazlar'da transit olarak bulunan savaş gemileri taşımakla olabilecekleri uçakları5 , hiçbir durumda, kullanamayacaklardır.

Madde16

Boğazlarda transit olarak bulunan savaş gemileri, avaryaya6 ya da geminin teknik yönetimine bağlı olmayan bir aksaklık7 durumları dışında, geçişleri için gerekli süreden daha uzun süre Boğazlar'da kalamayacaklardır.

Madde17

Yukarıdaki maddelerin hükümleri, herhangi bir tonajda ya da kuruluşta olan bir deniz kuvvetinin, Türk Hükümetinin çağrısı üzerine, Boğazlar'daki bir limana sınırlı bir süre için bir nezaket ziyaretinde bulunmasına hiçbir biçimde engel olamayacaktır. Bu kuvvet, 10., 14. ve 18. maddeler hükümleri uyarınca, Boğazlardan transit olarak geçmek için istenilen koşullar içinde bulunmuyorsa, Boğazlar'dan giriş için izlediği yoldan ayrılacaktır.

Madde18

1. Karadeniz kıyıdaşı olmayan Devletlerin barış zamanında bu denizde bulundurabilecekleri toplam tonaj aşağıdaki gibi sınırlandırılmıştır:
 - a) Aşağıda b) paragrafında öngörülen durum dışında, sözü geçen Devletlerin toplam tonajı 30.000 tonu aşmayacaktır;
 - b) Herhangi bir anda, Karadeniz'in en güçlü donanmasının (filosunun) tonajı işbu Sözleşmenin imzalanması tarihinde bu denizele en güçlü olan donanmanın (filonun) tonajını en az 10.000 ton aşarsa, a) paragrafında belirtilmiş olan 30.000 tonluk toplam tonaj aynı ölçüde ve en çok 45.000 tona varıncaya değin arttırılacaktır. Bu amaçla, kıyıdaş her Devlet, işbu Sözleşmenin IV sayılı Ek'i uyarınca, Türk Hükümetine, her yılın 1 Ocak ve 1 Temmuz tarihlerinde, Karadeniz'deki donanmasının (filosunun) toplam tonajını bildirecektir; Türk Hükümeti de, bu bilgiyi, öteki Bağlı Yüksek Taraflara ve Milletler Cemiyeti Genel Sekreterine ulaştıracaktır.
 - c) Karadeniz'e kıyıdaş olmayan Devletlerden herhangi birinin bu denizde bulundurabileceği tonaj, yukarıdaki a) ve b) paragraflarında öngörülen toplam tonajın üçte ikisiyle sınırlandırılmış olacaktır.
 - d) Bununla birlikte, Karadeniz kıyıdaşı olmayan bir ya da birkaç Devlet, bu denize, insancıl bir amaçla deniz kuvvetleri göndermek isterlerse, toplamı hiçbir varsayımda 8.000 tonu aşmaması gereken bu kuvvetler, işbu Sözleşmenin 13.maddesinde öngörülen ön-bildirime gerek duyulmaksızın, aşağıdaki koşullar içinde Türk Hükümetinden alacakları izin üzerine, Karadeniz'e girebileceklerdir:

Yukarıdaki a) ve b) paragraflarında öngörülen toplam tonaj dolmamışsa ve gönderilmesi istenilen kuvvetlerle bu toplam tonaj atılmayacaksa, Türk Hükümeti, kendisine yapılmış olan istemi aldıktan sonra en kısa süre içinde bu izni verecektir;

sözü geçen toplam tonaj daha önce kullanılmış bulunuyorsa ya da gönderilmesi istenilen kuvvetlerle bu toplam tonaj açılacaksa, Türk Hükümeti, bu izin istemin-den, Karadeniz kıyıdaşı Devletleri hemen haberli kılacak ve bu Devletler, haberli kılındıklarından yirmi-dört saat sonra bir karşı görüş öne sürmezlerse, ilgili Devletlere istemlerine ilişkin olarak verdiği kararı en geç kırksekiz saat içinde bildirecektir.

[Karadeniz'e] kıyıdaş olmayan Devletler deniz kuvvetlerinin, Karadeniz'e bun-dan sonraki her girişi ancak yukarıdaki a) ve b) paragraflarında öngörülen kul-lanılabilir toplam tonajın sınırları içinde yapılacaktır.

2. Karadeniz'de bulunmalarının amacı ne olursa olsun, kıyıdaş olmayan Dev-letlerin savaş gemileri bu denizde yirmi-bir günden çok kalamayacaklardır.

Madde 19

Savaş zamanında, Türkiye savaşan değilse, savaş gemileri 10. maddeden 18. maddeye kadar olan maddelerde belirtilen koşullarla aynı koşullar içinde, Boğazlar'da tam bir geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğünden yararlanacaklar-dır.

Bununla birlikte, savaşan herhangi bir Devletin savaş gemilerinin Boğaz-lar'dan geçmesi yasak olacaktır; şu kadar ki, işbu Sözleşmenin 25. maddesinin uygulama alanına giren durumlarla, saldırıya uğramış bir Devlete, Milletler Cemiyeti Misakı çerçevesi içinde yapılmış, bu Misak'ın 18. maddesi hükümleri uyarınca kütüğe yazılmış (tescil edilmiş) ve yayımlanmış, Türkiye'yi bağlayan bir karşılıklı yardım andlaşması gereğince yapılan yardım durumları bunun dışında kalmaktadır.

Yukarıdaki fıkrada öngörülen kuraldışı durumlarda, 10. maddeden 18. mad-deye kadar olan maddelerde belirtilen kısıtlamalar uygulanamayacaktır.

Yukarıdaki 2. fıkrada konulmuş geçiş yasağına karşın, Karadeniz'e kıyıdaş olan ya da olmayan savaşan Devletlere ait olup da bağlama limanlarından ayrılmış bulunan savaş gemileri, bu limanlara dönebilirler.

Savaşan Devletlerin savaş gemilerinin Boğazlar'da herhangi bir elkoymaya8 girişmeleri, denetleme (ziyaret) hakkı 9 uygulamaları ve başka herhangi bir düşmanca eylemde bulunmaları yasaktır.

Madde 20

Savaş zamanında, Türkiye savaşan ise, 10. maddeden 18. maddeye kadar olan maddelerin hükümleri uygulanamayacaktır; savaş gemilerinin geçişi konu-sunda Türk Hükümeti tümüyle dilediği gibi davranabilecektir.

Madde 21

Türkiye kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayarsa, Türkiye'nin, işbu Sözleşmenin 20. maddesi hükümlerini uygulamaya hakkı olacaktır.

Yukarıdaki fıkranın Türkiye'ye tanıdığı yetkinin Türkiye'ce kullanılmasından önce Boğazlar'dan geçmiş olan, böylece bağlama limanlarından ayrılmış bulunan savaş gemileri, bu limanlara dönebileceklerdir. Bununla birlikte, şu da kararlaştırılmıştır ki, Türkiye, davranışıyla işbu maddenin uygulanmasına yol açmış olabilecek Devletin gemilerini bu haktan yararlandırmayabilecektir. Türk Hükümeti, yukarıdaki birinci fıkranın kendisine verdiği yetkiyi kullanırsa, Bağlı Yüksek Taraflara ve Milletler Cemiyeti Genel Sekreterine bu konuyla ilgili bir bildiri gönderecektir.

Milletler Cemiyeti Konseyi, üçte iki çoğunlukla, Türkiye'nin böylece almış olduğu önlemlerin haklı olmadığına karar verirse, ve işbu Sözleşmenin imzacıları Bağlı Yüksek Tarafların çoğunluğu da aynı görüşle olursa, Türk Hükümeti, söz konusu önlemlerle, işbu Sözleşmenin 6. maddesi uyarınca alınmış olabilecek önlemleri kaldırmayı yükümlenir.

Madde 22

İçinde veba, kolera, sarı humma, lekeli humma (typhus exauthmatique) ya da çiçek hastalığı olayları bulunan, yada yedi günden az bir süre önce bu hastalıklar bulunmuş olan savaş gemileriyle, bulaşık bir limandan beş kez yirmi dört saatten az bir süreden beri ayrılmış olan savaş gemileri, Boğazlar'ı karantina altında geçecekler ve Boğazlar'ın bulaştırılmasına hiçbir olanak bırakmamak için gerekli korunma önlemlerini gemideki araçlarla uygulamak zorunda olacaklardır.

KESİM III.

UÇAKLAR

Madde 23

Sivil uçakların Akdeniz ile Karadeniz arasında geçişini sağlamak amacıyla, Türk Hükümeti, Boğazların yasak bölgeleri dışında, bu geçişe ayrılmış hava yollarını gösterecektir; sivil uçaklar, Türk Hükümetine, ara sıra (tarifesiz) yapılan uçuşlar için üç gün öncesinden bir ön-bildirim ile, düzenli (tarifeli) servis uçuşları için geçiş tarihlerini belirten genel bir ön-bildirimde bulunarak, bu yolları kullanabileceklerdir.

Öte yandan, Boğazların yeniden askerleştirilmiş olmasına bakılmaksızın, Türk Hükümeti, yine de Türkiye’de yürürlükte olan hava ulaşımı yönetim kuralları uyarınca, Avrupa ile Asya arasında Türk ülkesi üzerinden uçmalarına izin verilmiş olan sivil uçaklara, tam bir güvenlik içinde geçmeleri için gerekli kolaylıkları sağlayacaktır. Bir uçuş izninin verilmiş olduğu durumlarda, Boğazlar bölgesinde izlenecek yol belirli dönemlerde gösterilecektir.

KESİM IV. GENEL HÜKÜMLER

Madde24

Boğazlar rejimine ilişkin 24 Temmuz 1923 tarihli Sözleşme gereğince kurulmuş olan Uluslararası Komisyonun yetkileri Türk Hükümetine aktarılmıştır. Türk Hükümeti, 11., 12., 14. ve 18. maddelerin uygulanmasına ilişkin istatistikleri toplamağı ve gerekli bilgileri vermeğı yükümlenir. Türk Hükümeti, işbu Sözleşmenin, savaş gemilerinin Boğazlar’dan geçişine ilişkin liri hükmünün yürütülmesine göz kulak olacaktır. Türk Hükümeti, yabancı bir deniz kuvvetinin yakında Boğazlar’dan geçeceği kendisine bildirilir bildirilmez, bu kuvvetin kuruluşunu, tonajım, Boğazlar’a giriş için öngörülen tarihi ve, gerekirse, olası dönüş tarihini, Bağlı Yüksek Tarafların Ankaradaki temsilcilerine bildirecektir. Türk Hükümeti, Boğazlar’da yabancı savaş gemilerinin gidiş-gelişini gösteren, ayrıca ticarete ve işbu Sözleşmede öngörülen deniz ve hava ulaşımına yararlı bütün bilgileri kapsayan yıllık bir raporu Milletler Cemiyeti Genel Sekreterine ve Bağlı Yüksek Tanıtlara sunacaktır.

Madde 25

İşbu Sözleşmenin hiçbir hükmü, Türkiye için ya da Milletler Cemiyetiminle üye herhangi bir başka Bağlı Yüksek Taraf için, Milletler Cemiyeti Misakından doğan haklara ve yükümlülöklere hanel vermemektedir.

KESİM V. SON HÜKÜMLER

Madde 26

İşbu Sözleşme olabilen en kısa süre idinde onaylanacaktır. Onama belgeleri, Paris’te Fransa Cumhuriyeti Hükümetinin arşivlerine konulacaktır. Japon Hükümeti, onamanın yapılmış olduğunu, Paris’deki diplomatik temsilcisi ara-

cılığıyla, Fransa Cumhuriyeti Hükümetine bildirmekle yetinebilecek ve, bu durumda, onama belgesini olabilen en kısa süre içinde gönderecektir. Türkiye'nin onama belgesini de içermek üzere, altı onama belgesi sunulur sunulmaz, bir sunuş tutanağı (procés-verbal de dépôt) düzenlenecektir. Bundan önceki fıkrada öngörülen bildiri, bu bakımdan, onama belgesi sunuşu ile eşdeğerde olacaktır.

İşbu Sözleşme, bu tutanak tarihinden başlayarak yürürlüğe girecektir. Fransız Hükümeti, bundan önceki fıkrada öngörülen tutanakla, sonradan sunulacak onama belgelerinin sunuş tutanaklarının doğruluğu onaylanmış birer örneğini bütün Bağlı Yüksek Taraflara verecektir.

Madde 27

İşbu Sözleşme, yürürlüğe girişinden başlayarak, 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Barış Andlaşmasını imzalamış her Devletin katılmasına açık olacaktır. Her katılma, diplomasi yoluyla Fransa Cumhuriyeti Hükümetine, onun aracılığıyla da, bütün Bağlı Yüksek Taraflara bildirilecektir. Katılma, Fransız Hükümetine yapılan bildiri tarihinden başlayarak geçerli olacaktır.

Madde 28

İşbu Sözleşmenin süresi, yürürlüğe giriş tarihinden başlayarak, yirmi yıl olacaktır.

Bununla birlikte, işbu Sözleşmenin 1. maddesinde doğrulanan geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğü ilkesinin sonsuz bir süresi olacaktır. Sözü edilen yirmi yıllık sürenin bitiminden iki yıl önce, hiçbir Bağlı Yüksek Taraf, Fransız Hükümetine Sözleşmeyi sona erdirmeye ön-bildirimini vermemişse, işbu Sözleşme, bir sona erdirmeye ön-bildirim gönderilmesinden başlayarak, iki yıl geçinceye kadar yürürlükte kalacaktır. Bu ön-bildirim, Fransız Hükümetince, Bağlı Yüksek Taraflara iletilecektir. İşbu Sözleşme, işbu madde hükümlerine uygun olarak sona erdirilmiş olursa, Bağlı Yüksek Taraflar, yeni bir Sözleşmenin hükümlerini saptamak üzere kendilerini bir konferansta temsil ettirmeği kabul etmektedirler.

Madde 29

İşbu Sözleşmenin yürürlüğe girmesinden başlayarak her beş yıllık dönemin sona ermesinde, Bağlı Yüksek Taraflardan her biri, işbu Sözleşmenin bir ya da birkaç hükmünün değiştirilmesini önerme girişiminde bulunabilecektir. Ba-

ğitli Yüksek Taraflardan birince yapılacak değiştirme isteminin kabul edilebilmesi için, bu istem 14. ya da 18. maddelerin değiştirilmesini amaçlamaktaysa, başka bir Bağitli Yüksek Tarafça; başka herhangi bir maddenin değiştirilmesini amaçlamaktaysa, başka iki Bağitli Yüksek Tarafça desteklenmesi gerekir.

Böylece desteklenmiş değişiklik istemi, içinde bulunulan beş yıllık dönemin sona ermesinden üç ay önce, Bağitli Yüksek Taraflardan her birine bildirilecektir. Bu bildiri, Önerilen değişikliğin niteliğini ve gerekçesini kapsayacaktır. Bu öneriler üzerinde diploması yoluyla bir sonuca varmak olanağı bulunamazsa, Bağitli Yüksek Taraflar, bu konuda toplanacak bir konferansta kendilerini temsil ettireceklerdir.

Bu konferans, ancak oybirliğiyle karar alabilecektir; 14. ve 18. maddelere ilişkin değişiklik durumları bu hükmün dışında kalmaktadır; bu durumlar için Bağitli Yüksek Tarafların dörtte üçünden oluşan bir çoğunluk yeterli olacaktır. Bu çoğunluk, Türkiye'yi de içine alarak Karadeniz kıyıdaşı Bağitli Yüksek Tarafların dörtte üçünü kapsamak üzere hesaplanacaktır.

BU HÜKÜMLERE OLAN İNANÇLA, aşağıda adları yazılı Tam yetkili Temsilciler, işbu Sözleşmeyi imzalamışlardır.

MONTREUX'de, yirmi Temmuz bin dokuz yüz otuz altı tarihinde onbir nüsha olarak düzenlenmiştir; bu nüshalardan, Temsilcilerce mühürlenmiş olan birincisi, Fransa Cumhuriyeti Hükümeti arşivlerine konulacak, öteki nüshalar da imzacı Devletlere teslim olunacaktır.

EK-2

TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ TÜZÜĞÜ

Bakanlar Kurulu Kararının Tarihi: 8/10/1998No : 98/11860

Dayandığı Kanunun Tarihi: 14/4/1925No : 618

Yayımlandığı Resmî Gazetenin Tarihi: 6/11/1998No : 23515 Mük.

Yayımlandığı Düsturun Tertibi: 5, Cild : 38 S:

BİRİNCİ BÖLÜM

Amaç, Kapsam ve Tanımlar

Amaç ve kapsam

Madde 1 – Bu Tüzük, Türk Boğazları'nda seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla deniz trafik düzenlemesini gerçekleştirmek için hazırlanmış olup Türk Boğazları'nda seyir yapacak tüm gemileri kapsar.

Tanımlar ve kısaltmalar

Madde 2 – Bu Tüzükte geçen;

- a) İdare: Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı,
- b) Türk Boğazları: İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nden gemilerin geçiş alanı ile bu alanı çevreleyen kıyı şeridi,
- c) Mevzuat: Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası andlaşmalar, Türk Yasaları, Tüzükleri ve Yönetmelikleri,
- d) Trafik ayırım şeridi içinde seyretme güçlüğü olan gemiler: Tam boyu 150 metre ve daha büyük olan yada su çekimi 10 metre ve daha büyük olan gemiler ile teknik durumları bakımından bu Tüzükte öngörülen trafik ayırım şeridi içerisinde seyretme güçlüğü olan gemiler,
- e) Gemi: Denizde kürekten başka bir araçla yola çıkabilen her türlü araç,
- f) Uğraklı geçiş yapan gemi: Seferi, Türk Boğazları'ndan bir liman, yada iskeleye varmak yada uğramak üzere planlanmış gemi ile uğraksız geçişi bozulan

yada uğraksız geçişini bozan gemi,

g) Uğraksız geçen gemi: Seyri Türk Boğazları'nda bir liman, iskele yada biryere uğramamak üzere planlanmış ve bu husus gemi kaptanı tarafından Türk Boğazları'na girişten önce Türk Makamlarına bildirilmiş olan gemi,

h) Uğraksız geçişini bozan gemi: Uğraksız geçiş yaparken, kaptanı tarafından uğraksız geçişten vazgeçtiğini bildiren gemi,

i) Uğraksız geçişi bozulan gemi: Türk Boğazları'nda çatma, karaya oturma, başka bir deniz kazasına karışma gibi tehlike sebepleriyle ve mevzuat gereğince hakkında Türk İdari yada adli mercilerince araştırma, soruşturma yada kovuşturma yapılması gereken gemi,

j) Derin su çekimli gemi: En büyük su çekimi 15 metre ve daha büyük olan gemiler,

k) Büyük gemi: Tam boyu 200 metre ve daha büyük olan gemiler,

l) Toplam yedek boyu: Yedek çeken römorkörün başı ile yedeklenenin kıçısı arasındaki, yada iten römorkörün kıçısı ile itilenin başı arasındaki tam yolla çalışma sırasındaki uzunluk,

m) İstanbul Boğazı Kuzey sınırı: Anadolu Fenerini, Türkeli Fenerine birleştiren çizgi,

n) İstanbul Boğazı Güney sınırı: Ahırkapı Fenerini, Kadıköy İnciburnu/Mendirek Fenerine birleştiren çizgi,

o) Çanakkale Boğazı Kuzey sınırı: Zincirbozan Fenerinden geçen boylam,

p) Çanakkale Boğazı Güney Sınırı: Mehmetçik Burnu Fenerini, Kumkale Fenerine birleştiren çizgi,

r) Gündüz: Güneşin doğuşundan batışına kadar geçen süre,

s) Gece: Güneşin batışından doğuşuna kadar geçen süre,

t) TÜBRAP: Seyir Planı-I ve II ile Mevkii raporu ve Çağırma Noktası Raporunu kapsayan Türk Boğazları Rapor

sistemi, anlamında kullanılmıştır.

İKİNCİ BÖLÜM

Genel Hükümler

Trafik ayırım düzeni ve sınırları

Madde 3 – Türk Boğazları ile yaklaşmalarında, Ek 1’de belirtilen ve Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin (COLREG 72) 10 uncu Kuralına göre, düzenlenen ve IMO tarafından kabul edilen trafik ayırım düzenleri tesis edilmiştir. Türk Boğazları’nda uygulanacak trafik ayırım düzeninin sınırları aşağıda gösterilmiştir.

Kuzeyde:

41° 16’N028° 55’E

41° 21’N028° 55’E

41° 21’N029° 16’E

41° 14’N029° 16’E

Noktalarını birleştiren alanın Kuzey sınırı.

Güneyde:

40°05’N	026°11’E
40°02’N	025°55’E
39°50’N	025°53’E
39°44’N	025°55’E
39°44’N	026°09’E

Noktalarını birleştiren alanın Güney sınırı.

Trafik kontrol merkez ve istasyonları

Madde 4 – İdare, trafik ayırım düzeninin uygulanması, denetlenmesi ve rapor sisteminin işlerliği için, Trafik Kontrol Merkez ve İstasyonları kurar.

Türk Boğazları’ndan geçecek gemilerin teknik durumları ve bildirimleri

Madde 5 – İstanbul ve Çanakkale Boğazları’na girecek bütün gemiler,

- a) Bayrağını taşıdıkları ülkenin mevzuatına ve uluslararası kurallara göre denize elverişli olacaktır.
- b) Gemi kaptanları 6 ncı Maddenin (b) bendinde belirtilen Seyir Planı II'yi vermeden önce, gemilerin teknik bakımdan aşağıda belirtilen koşullara uygun olduğunu saptayacak ve bu durumu jurnallerine yazacaklardır.
 - 1) Ana yürütme makine ve yardımcıları çalışır durumda olacak ve her an manevraya hazır bulundurulacaktır.
 - 2) Acil durum jeneratörleri her an devreye girebilecek durumda olacaktır.
 - 3) Ana ve yedek dümen donanımı ile pusula ve radar normal çalışır durumda olacaktır.
 - 4) Köprüüstü pervane devir sayısı, dümen ve pervane dönüş açısı göstergeleri çalışır ve ışıklandırılmış durumda olacaktır.
 - 5) Seyir fenerleri, gemi düdüğü çalışır durumda ve köprüüstü teçhizatı tamam durumunda olacaktır.
 - 6) Köprüüstü ile baş, kıç, dümen ve makine dairesi arasındakiler başta olmak üzere, tüm gemi iç haberleşme sistemleri ve alarmları işler durumda olacaktır.
 - 7) VHF cihazı veya cihazları iyi çalışır durumda olacaktır.
 - 8) Işıldak ve iyi durumda en az bir dürbün, köprü üstlerinde, gece ve gündüz heran kullanıma hazır olacaktır.
 - 9) Irgat ve donanımı çalışır durumda ve her iki demir fundaya hazır olacak, başında personel bulundurulacaktır. 10) Gemilerde baş ve kıçta kullanılmaya hazır birer yedekleme halatı ve elinceleri ile roket tüfeği ve savlolari bulundurulacak, tehlikeli yük taşıyan gemilerde ise, bunlara ilaveten baş ve kıç tarafta birer özel yedekleme tel halatı kullanılmaya hazır bulundurulacaktır.
 - 11) Gemi, manevrayı ve dümen tutmayı olumsuz etkileyecek kadar kışlı olmayacak ve hiçbir gemi Türk Boğazları'na girişlerinde başa trimli olmayacaktır.
 - 12) Gemi, olanaklar elverdiği sürece pervanesi tamamen su düzeyinin altında kalacak şekilde trimlendirilmiş olacak ve zorunlu hallerde su düzeyinin üstünde kalan pervane kanadı kısmı pervane çapının % 5'ini geçmeyecektir.
 - 13) Gemi, köprüüstünden bakıldığında, pruva ve ilerisindeki alanının kolayca

görülebileceği biçimde trimlendirilmiş ve yüklenmiş olacaktır.

14) Bu Tüzük ve Tüzük ile ilgili notik neşriyatlar ve son düzeltmeleri yapmış Türk Boğazları'na ait seyir haritaları gemide bulundurulacaktır.

15) Gemiler, Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkındaki Uluslararası Sözleşmeye (STCW/78-95) uygun personelle donatılmış olacaktır.

16) Gemiler olası bir kaza veya yangın durumunda, müdahale ve mücadele için gerekli önlemleri alarak, uygulanacak plan ve programları hazırlayacak, bununla ilgili ekipmanı çalışır durumda bulunduracaklardır.

Yukarıda sayılan koşulları taşımayan gemilerin kaptanları, Trafik Kontrol Merkezine durumlarını bildireceklerdir. İdare, bildirimde bulunması gerektiği halde bulunmadığı saptanan gemiler için de 7 nci maddenin ikinci fıkrasında belirtilen işlemleri uygulayacaktır.

Türk Boğazları'nda Rapor Sistemi (TÜBRAP)

Madde 6 - a) Seyir Planı-1 : Tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 GT vedaha büyük gemilerin kaptan, donatan yada acentaları İstanbul Boğazı yada Çanakkale Boğazı'na girişten en az 24 saat önce, Trafik Kontrol Merkezine yazılı olarak şekli IMO standartlarına göre İdare'ce belirlenmiş Seyir Planı I vereceklerdir.

Trafik ayırım şartları içinde seyretme güçlüğü olan gemiler Seyir Planı I Raporunu 25 inci Maddede belirtilen süreler içinde vereceklerdir.

Marmara Limanlarından kalkacak tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 GT ve daha büyük gemiler ise Seyir Planı I' i kalkışlarından en az 6 saat önce vereceklerdir.

b) Seyir Planı-II: (SP-I)'i vermiş olan ve teknik bakımdan gemisinin 5inci maddeye uygun durumda olduğunu saptayan gemi kaptanları, İstanbul veya Çanakkale Boğazına girişten 2 saat önce, yada 20 mil kala (hangisi önce gerçekleşirse) VHF ile Trafik Kontrol İstasyonuna şekli IMO standartlarına göre, İdarece belirlenmiş Seyir Planı II'yi vereceklerdir.

Gemiler Seyir Planı-II'yi verdikten sonra, Trafik Kontrol İstasyonu tarafından verilecek bilgiyi göz önünde tutarak hareket edecekler, Seyir Planı II'yi verdiklerini ve Boğaz trafiği ile ilgili aldıkları bilgiyi jurnallerine yazacaklardır.

c) Mevki Raporu: Boğazlar'a girecek boyu 20 metre ve daha büyük gemiler,

Boğaz girişlerine 5 mil kala VHF ile giriş tarafındaki Trafik Kontrol İstasyonuna kendilerini tanıttıkları bilgileri içeren, şekli IMO standartlarına göre İdarece belirlenmiş Mevki Raporunu vereceklerdir.

d) Çağırma Noktası Raporu: İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı'ndan geçiş yapan boyu 20 metre ve daha büyük gemiler, VHF ile ilgili Trafik Kontrol İstasyonuna içeriği IMO standartlarına uygun Çağırma Noktası Raporunu İdarece belirlenmiş mevkiilerde vereceklerdir.

Güvenli seyir yapma yeteneğini kaybeden gemiler

Madde 7

Türk Boğazları'na girmeden önce, seyir cihazı arızaları da dahil olmak üzere herhangi bir teknik nedenle güvenli seyir yapma yeteneğini kaybeden gemiler; telefon, faks yada VHF ile durumlarını Trafik Kontrol Merkezine bildireceklerdir.

Trafik Kontrol Merkezi; birinci fıkra uyarınca bildirimde bulunan gemiye ve durumu 5 inci Maddenin son fıkrasına uyan gemiye sorvey ve onarım işleri için demirde bekleyeceği yeri en kısa zamanda bildirecektir. Sorvey ve onarımları ve elde edilen sonuçlar hakkında bilgi verilen Merkez, bu bilgileri değerlendirerek ya geminin olağan geçiş yapabileceğini yada güvenli geçiş için belirli tedbirler alınmak suretiyle geçiş yapabileceğini ilgili geminin kaptanına bildirir.

Kılavuz kaptan işareti

Madde 8 - Türk Boğazları'ndan kılavuz kaptan olarak geçen gemiler gündüzleri (H) sancağını çekeceklerdir.

Uğraksız geçiş işareti

Madde 9 - Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemiler seyirde ve demirde, gündüzleri (T) sancağını çekeceklerdir. Geceleri de ufukun her yerinden görülebilen bir yeşil fener göstereceklerdir.

Uğraksız geçişini bozan yada uğraksız geçişi bozulan gemi (T) sancağını ve yeşil fenerini göstermeyecektir.

Uğraksız geçen gemilerin demirleme şartları Madde 10 – (Değişik : 3/7/2017 - 2017/10477 K.)

Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemiler, zorunlu gereksinimlerini karşılamak üzere, Trafik Kontrol Merkezinden izin almak şartıyla 23 üncü maddede gösterilen demirleme yerlerinde ilgili kuruluşların gözetimi altında serbest pratika almaksızın 168 saat kalabilirler. İdare gerekli gördüğü hallerde bu süreyi kısaltabilir.

Bu süre içinde, gemilerde; ölüm, hastalık, gemi adamı değişimi, izin veya acen-ta teması, yakıt, kumanya ikmali, arıza onarımı ve benzeri zorunluluk halleri-ne ilişkin faaliyetler icra edilebilir.

Demirleme yerlerinde, birinci fıkrada belirtilen süreden fazla kalmak isteyen uğraksız geçiş yapan gemiler, gösterilen demirleme yerlerine demirleyip serbest pratika almak zorundadır. Demirlemek suretiyle uğraksız geçişini bozan gemiler hakkında sağlık, emniyet, gümrük ve diğer mevzuatın gerektirdiği denetim ve işlemler uygulanır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan Geçiş

Geçiş için alınacak önlemler

Madde 11 – Gemi kaptanları, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçince-ye kadar köprüüstü, harita kamarası ve kırlangıçlara görevlilerden başkasının girmesini önleyecek ve

görevlilerin kumanda etme, çevreyi izleme ve gözlemlerini zorlaştırmayacak gerekli önlemleri alacaklardır.

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda seyreden gemilerde, ana makine kontrol istasyonu, makine dairesinde veya dışında da olsa ana makinenin başında yetkilipersonel bulunacaktır.

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda seyreden gemilerde, dümen elle tutulacak ve dümen tutmak için otomatik pilot aygıtı kullanılmayacaktır. Yedek dümen donanımı her an kullanılmaya hazır olacak ve başında görevli bulunacaktır.

Dümen tutma feneri

Madde 12 – Köprüüstleri pruva gönderinden 150 metreden daha uzak gemilerle, köprü üstleri pruvanın dönüşünü gözle rahatça denetlemeye uygun

olmayanvasıftaki gemiler, geceleri pruvalarında yalnızca köprüüstlerinden görülecek biçimde siperlenmiş, beyaz renkten başka renkte ışık gösteren bir dümen tutma feneri taşıyacaklardır.

Hız

Madde 13 – Gemilerin İstanbul ve Çanakkale Boğazları’ndan geçiş hızı karaya göre saatte 10 deniz milidir. Ancak dümen dinleme yolu elde edilemediğinde, Trafik Kontrol İstasyonuna bilgi verilerek çatma ve çatışmayı önlemeye ve çevreye zarar verici dalgalar yaratmamaya özen göstererek bu hız aşılabılır.

Yetişen gemi

Madde 14 – İstanbul ve Çanakkale Boğazları’ndan geçiş yapan gemiler, zorunluluk olmadıkça önlerinde seyreden gemiyi geçmeyeceklerdir.

a) İstanbul ve Çanakkale Boğazları’ndan aynı istikamette geçiş yapan gemiler, aralarında en az sekiz gomina mesafe bırakacaklardır. Trafik Kontrol Merkezi gemi tipini gözönüne alarak bu mesafeyi artırabilir.

b) İstanbul ve Çanakkale Boğazları’nda seyretmekteyken herhangi bir nedenle hızını azaltacak gemiler, arkalarından gelmekte olan gemilere yol vereceklerini önceden bildireceklerdir.

c) Kendi makine gücüyle düşük yol yapan gemiler, kendi trafik ayırımşeritlerinin mümkün olan en sancak tarafında seyderecekler ve daha hızlı giden gemilerin kendilerini geçmelerine izin vereceklerdir.

d) İstanbul ve Çanakkale Boğazları’nda önden giden yavaş, gemiyi geçmek zorunluluğu duyan bir gemi, böyle bir geçişi yapmadan önce, Trafik Kontrol İstasyonundan bölgedeki trafik durumunu öğrenecek ve durum elverişli ise, öndeki gemiyi durumdan haberdar edecektir. Öndeki gemiyi geçiş manevrası, tek rotadayken gerçekleştirilmeye çalışacaktır.

e) İstanbul boğazı’nda Vaniköy ve Kanlıca arasında, Çanakkale Boğazı’nda Nara ve Kilitbahir Burnu arasında önde seyreden gemi geçilmeyecektir. *Geçiş sırasında kaza ve arıza*

Madde 15 – İstanbul ve Çanakkale Boğazları’ndan geçerken kaza, arıza, zorunlu demirleme gibi bir nedenle uğraksız geçişi bozulan gemi, Trafik Kontrol İstasyonuna hemen bilgi vererek tavsiye ve talimat isteyeceklerdir. İlgili Trafik

Kontrol İstasyonunca kendilerinin ve çevrenin güvenliğini sağlayacak önlemler tamamlandıktan sonra kılavuz kaptan alacaklar ve geçiştamamlanması için öngörülenleri yerine getireceklerdir.

Kumanda altında olmayan gemi

Madde 16 – Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinde tanımı yapılan “kumanda altında bulunmayan tekne” ile “manevra kabiliyeti sınırlı tekne”nin İstanbul ve Çanakkale Boğazları’ndan geçmesi İdarenin özel iznine bağlıdır.

Bir gemi, İstanbul ve Çanakkale Boğazları’ndan geçerken “kumanda altında bulunmayan tekne” konumuna düşerse, gemi kaptanı derhal bu durumu Trafik Kontrol İstasyonuna bildirecek ve kendilerine verilen talimata uyacaktır.

Yedekleme

Madde 17 – Güvenli seyir sağlamak için bir gemi yada cisim, Türk Boğazları’ndan yalnızca o işe uygun ve yeterli çekme kuvvetinde olan römorkör yada römorkörlerle veya yedekleme için uygun şekilde donatılmış olan ve römorkör özelliği taşıdığı IMO standartlarına göre belgelenmiş gemiler tarafından yedeklenerek çekilebilir.

- a) Yedekleme halatı, İstanbul ve Çanakkale Boğazları’na girmeden önce uygun biçimde kısaltılacaktır.
- b) İdare gerekli gördüğünde, toplam yedek boyu 150 metre ve daha çok olan gemilerin ve yedeğinin rotalarını koruyabilmeleri için önlemler alacaktır.
- c) Yedekte çekilen gemilerde ve cisimlerde, yedek halatının herhangi bir nedenle kopması durumunda, hemen yerine verilecek yeterli sağlamlıkta birhalatla, bu halatı verecek yeterli sayıda gemiadamı bulanacaktır.
- d) Mümkün olabildiği takdirde yedekte çekilen gemide pervane çalıştırılacak ve dümen tutulacaktır.

İstanbul ve Çanakkale Boğazları’ndan kalkan gemiler

Madde 18 – İstanbul ve Çanakkale Boğazları’ndaki rıhtım, iskele ve demirleme yerlerinden kalkan gemiler, Trafik Kontrol İstasyonuna kalkışlarını önceden bildirecekler ve durum hakkında bilgi alacaklardır.

Bu gemiler trafiğe katılabilmek için trafiğin neta olmasını bekleyeceklerdir.

Trafik ayırım düzeninden ayrılma

Madde 19 – Türk Boğazları'nda trafik ayırım düzeni içinde seyretmekteyken, rıhtımlara veya iskelelere yanaşma, şamandıralara bağlama, demirleme, geri dönme, arıza, olağanüstü durum ve benzeri nedenlerle trafik ayırım düzeninden ayrılması gereken gemiler, bu durumu Trafik Kontrol İstasyonuna ve varsa yakın çevrelerindeki gemilere duyuracaklardır.

Trafiğin geçici olarak durdurulması

Madde 20 – Türk Boğazları'nın bütününde yada bazı kısımlarında deniz trafiği,

- a) Mücbir sebeplerle,
- b) Çatma, karaya oturma, yangın, kamu güvenliği, çevre kirlenmesi gibi tehlike durumlarında,
- c) Köprü/tünel inşaatı, sondaj vb. sualtı ve su üstü çalışmaları gibi kamu yararına yapılan büyük inşaatlarda,
- d) Geçiş trafiğini askıya almayı gerektiren ciddi ve beklenmedik seyrüsefer tehlikelerinde, İdarece geçici olarak durdurulabilir.

İdare bu durdurmanın imkan nispetinde kısa sürmesi için gerekli önlemleri alacaktır.

Geçişin durdurulması veya başlatılması, ilgili Liman Başkanlığı ve Trafik Kontrol İstasyonlarınca gemilere ve ilgililere duyurulacaktır.

Türk Boğazları'nda trafiğin geçici olarak durdurulmasından sonra açılması üzerine, bekleyen gemilerin Türk Boğazları'na girişleri, trafik akışını hızlandırmak için Türk Boğazları Rapor Verme Sistemi'ne göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Trafik ayırım şeritleri içinde seyretme

Madde 21 – Türk Boğazları'nda seyreden:

- a) Uğraksız geçiş yapan veya trafik ayırım düzenine katılan veya daha sonra trafik ayırım düzeninden ayrılacak gemiler trafik akış yönüne uygun trafik şeridi içinde seyretmek zorundadır.

b) Trafik ayırım şeridi içinde seyretmeye güçlüğü olan gemiler için İdaregüvenli geçişi sağlayacak gerekli önlemleri alır.

c) Bu maddenin (b) bendinde belirtilen gemiler haricindeki gemilerden, trafik ayırım şeritlerine uymayanlar IMO'ya ve bayrak devletine bildirilir.

Derin su çekimli gemiler

Madde 22 – Türk Boğazları'nda geçiş yapan derin su çekimli gemiler, geceleri ufkun her yönünden görünen dikey bir doğru üzerinde üç kırmızı fener, gündüzleri ise yine ufkun her yönünden görünen silindir biçiminde bir işaret göstereceklerdir. Türk Boğazları'nda seyreden diğer gemiler, derin su çekimli gemilerin manevralarını kısıtlamayacak ve yeterli bir seyir alanı bırakacaklardır.

Türk Boğazları'nda seyreden diğer gemiler, Trafik ayırım düzeninin kesişme ve kavşak noktalarında, bu düzen içinde seyreden derin su çekimli gemilerin yolundan çıkacaklardır.

Demirleme yerleri

Madde 23 – Trafik düzeninin uygulanabilmesi bakımından demirlemek isteyen gemilerin demirleme yerleri aşağıda belirtilmiştir.

- a) İstanbul Boğazı Kuzey Girişi demirleme yerleri (Ek2)'dedir.
- b) İstanbul Boğazı Güney Girişi demirleme yerleri (Ek3)'dedir.
- c) Çanakkale Boğazı Kuzey Girişi demirleme yerleri (Ek4)'dedir.
- d) Çanakkale Boğazı İçi, Karanlık Liman demirleme yeri (Ek5)'de dir.
- e) Çanakkale Boğazı Güney Girişi demirleme yerleri (Ek 6)'dadır. İdare demirleme yerleri için tahsisli demirleme mevkiileri tesis edebilir.

a, b, c ve d bentlerinde sayılan demir yerlerine kılavuz kaptanla demirlenir ve kalkılır.

Gemiler, belirtilen demirleme yerlerinde saldıkları zaman demirleme yeri alanının sınırları dışına taşmayacak şekilde demirleyeceklerdir.

Bu demirleme yerlerinin sahilden itibaren 2.5 gominası içinde demirlemek yasaktır.

Saklı hükümler

Madde 24 – Bu bölümde yer alan hükümler, İstanbul Limanı ve Çanakkale Limanı ile ilgili mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere, her iki Boğaz için de geçerlidir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM Türk Boğazları İçin Ortak Hükümler

Trafik ayırım şeridinde seyretme gücüne sahip olan gemiler

Madde 25 – a) Boyları 150–200 metre ve/veya su çekimleri 10–15 metre arasında olan gemiler SP–1 raporunu Türk Boğazları'na girmeden en az 24 saat önce, Boyları 200–300 metre ve/veya su çekimleri 15 metreden daha büyük olan gemiler SP–1 raporunu Türk Boğazları'na girmeden en az 48 saat önce; Trafik Kontrol Merkezine vereceklerdir.

b) Boyları 300 metre ve daha büyük olan gemilerin donatanı yada işleticisitarafından, seferlerin planlanması aşamasında İdareye, gemi nitelikleri ve yükü hakkında bilgi verilecektir. Trafik Kontrol Merkezi ve gerektiğinde İdare, gemiler hakkındaki bu bilgilere dayanarak, gemilerin boyutları ve manevra yeteneği de dahil bütün özelliklerini, Türk Boğazları'nın morfolojik ve fiziksel yapısını, mevsim şartlarını, can, mal ve çevre güvenliğiyle deniz trafiğini göz önünde bulundurarak, Türk Boğazları'ndan güvenli bir geçişi sağlamak için gerekli olan şartları ve varsa tavsiyelerini ilgili geminin donatanına, işletenine yada kaptanına bildirir: bahse konu gemilerden geçiş için gerekli şartları taşıyanlar en az 72 saat önceden SP–1 Raporunu vereceklerdir.

c) Trafik Kontrol Merkezi, (a) ve (b) bentlerinde belirtilen gemiler ile tehlikeli yük taşıyan gemilerin güvenli geçiş yapmasını sağlamak üzere önlem alır, gerekli gördüğü durumlarda belli bir bölgede trafik ayırım şeritleri içinde seyretme kuralını askıya alabilir.

d) Tehlikeli yük taşıyan; (a) ve (b) bentlerinde belirtilen niteliklere haiz bir gemi; İstanbul Boğazı'na Kuzey'den girdiğinde Boğaziçi Köprüsü'nü, Güney'den girdiğinde Hamsi Burnu-Fil Burnu hattını geçene kadar; Çanakkale Boğazı'nda ise, önde giden geminin Nara Burnu bölgesini terketmesine kadar aynı nitelikte başka bir gemi Boğazlar'dan içeri alınmaz.

Nükleer güçle yürütülen, nükleer yük veya atık taşıyan, tehlikeli ve/veya zararlı yük veya atık taşıyan gemiler

Madde 26 – Türk Boğazları'ndan Geçiş Yapmak İsteyen a) Nükleer güçle yürütülen gemiler,

b) Nükleer yük veya atık taşıyan gemiler,

c) Tehlikeli ve/veya zararlı yük veya atık taşıyan gemiler, seferlerinin planlanması aşamasında ve 72 saatten az olmamak koşuluyla, ilgili mevzuat uyarınca İdareye taşıdıkları yük hakkında bilgi verecek, geminin IMO standartları ve ilgili diğer uluslararası anlaşmalarda öngörülen kurallara uygun nitelikte olduğunu ve yükün uygun şekilde taşındığını göstermek üzere bayrak devleti tarafından düzenlenen belgeleri ileteceklerdir.

Birinci fıkrada belirtilen gemilerin kaptanları, İdarenin, gemilerin Türk Boğazları'ndan güvenli geçişlerini sağlamak üzere bildireceği geçiş koşullarına uymakla yükümlüdürler.

Söz konusu gemiler, uluslararası düzenlemelerde öngörülen şekil ve usule uygun olarak yüklerini taşıyacaklar, gündüz (B) sancağı çekecekler, gece de ufukun her yerinden görülebilecek bir kırmızı fener göstereceklerdir.

Kılavuz kaptan alma

Madde 27 – Trafik kontrol merkezince Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapacak gemilere can, mal, seyir ve çevre güvenliği bakımından kılavuz kaptan almaları önemle tavsiye edilir.

Usulsüz bağlama ve demirleme

Madde 28 – Türk Boğazları trafik ayırım düzeninde seyrederken, bildirim dışında, izin almaksızın rıhtım ve iskelelere yanaşan, şamandıralara bağlayan, demir yerlerine demirleyen gemiler, ilgili Liman Başkanlığı'nca sağlanacak kılavuz kaptan ve römorkörlerle kaldırırlır. Bu iş için yapılan giderler ilgili geminin donatanı, işleteni yada acentasından alınır.

Trafik ayırım düzeni içinde, büyük bir tehlike durumuyla karşılaşılmadıkça demirlenemez. Böyle bir tehlike nedeniyle trafik ayırım düzeni içinde demirlemek zorunda kalan gemiler, durumu hemen trafik kontrol istasyonuna bildirirler.İdare, kılavuz kaptan ve römorkör/römorkörler sağlayarak, gemiyi trafik

ayırım düzenini neta edecek biçimde, emniyetli bir demir yerine kaldırtır. Bu işi için yapılan giderler ilgili geminin donatanı, işleteni yada acentasından alınır.

Çevre kirtelme yasağı

Madde 29 – Türk Boğazları'ndan geçen gemiler, çevre kirlenmesine karşı mevzuatla saptanmış bütün önlemleri eksiksiz almakla yükümlüdürler.

Yelkenle ve kürekle seyir yasağı

Madde 30 – Türk Boğazları'nda trafik ayırım düzeni içinde yelkenle, kürekle seyretmek, yüzmek ve avlanmak yasaktır. Ancak sportif amaçlı yelken, kürek ve yüzme yarışları idarenin iznine tabidir.

Bildirim yükümlülüğü ve rapor

Madde 31 – a) Türk Boğazları'nda trafik ayırım düzeni içinde seyreden gemilerin kaptanları, gemilerinde baş gösteren bulaşıcı ve salgın hastalıkları, ölüm ve yaralanma gibi olayları Trafik Kontrol İstasyonuna bildirmek zorundadır.

b) Türk Boğazları'nda yanlış seyreden yada kurallara uymayan gemileri gören kılavuz kaptanlar, gemi kaptanları ve kamu görevlileri bu gemileri derhal Trafik Kontrol İstasyonuna bildirecekler ve 24 saat içinde yazılı bir rapor vereceklerdir.

c) Kılavuz kaptanlar, kılavuzlamakta oldukları gemilerde meydana gelen deniz kazalarını ve rotaları üzerinde seyir güvenliği bakımından saptadıkları sakıncalı hususları, derhal Trafik Kontrol İstasyonuna bildirecekler ve 24 saat içinde yazılı bir rapor vereceklerdir.

BEŞİNCİ BÖLÜM

İstanbul Boğazı Deniz Trafik Ayırım Düzenine İlişkin Kurallar

Sınırlar

Madde 32 – İstanbul Boğazı deniz trafik ayırım düzeninin sınırları;

Kuzeyde;

(1) 41° 16'N	028° 55'E
(2) 41° 21'N	028° 55'E
(3) 41° 21'N	029° 16'E
(4) 41° 14'N	029° 16'E noktaları.

Güneyde;

Büyükçekmece Bababurnu'nun güney kerterizinde 2 mil uzaklıktaki mevkiile Yelkenkaya Fenerini birleştiren çizgiler arasında kalan deniz alanıdır.

Hava çekimi

Madde 33 – İstanbul Boğazı trafik ayırım düzenine uygun olarak geçiş yapan gemiler, boğaz köprülerinin seyir güvenliği ile ilgili ikaz aşıklarına özen göstereceklerdir.

İstanbul Boğazı'ndan, hava çekimi 58 metre ve daha yüksek olan gemiler geçmeyecektir. Hava çekimi 54 metre ile 58 metre arasında olan gemilere, rotalarını korumaları için, İdarenin gerekli gördüğü sayıda ve güçte römorkör eşlik edecektir.

Yerel deniz trafiği

Madde 34 – Kuzeyde Türkeli Feneri'nden, Anadolu Feneri'ne çekilen ve güneyde Ahırkapı Feneri'nden, Kadıköy İnciburnu Mendirek Feneri'ne çekilen çizgiler arasındaki alanda, Boğazın karşılıklı iki kıyısı arasında aykırıolarak geçiş yapan, iskeleler arası seyreden şehir hattı gemileri ile diğerdeniz araçları trafik ayırım şeritlerini enkusa yoldan geçecekler; Karadeniz'den Marmara ve Marmara'dan Karadeniz yönünde seyreden gemilerin yollarından çıkacaklar ve bu gemilere çapariz vermeyeceklerdir. Ancak, çatışmaolasılığı varsa, gemiler Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin ilgili hükümleri uyarınca gerekli önlemleri alacaklardır.

Akıntı

Madde 35 – a) İstanbul Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 4 mil/saat'in üstüne çıktığında yada Lodos nedeniyle orkoz akıntıları oluştuğunda manevra hızı10 mil/saat ve daha aşağı olan tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin

su çekimli gemiler Boğaz'a girmeyecek ve akıntı şiddetinin 4 mil/saat ve altına düşmesini veya orkoz akıntılarının ortadan kalkmasını bekleyeceklerdir.

Ancak, yukarıdaki gemilerin dışında kalan gemiler isterlerse geçişlerini Trafik Kontrol Merkezinin tonajlarına uygun olarak öngöreceği rönorkör/römorkörleri alarak yapabilirler.

b) İstanbul Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 6 mil/saat'in üstüne çıktığında yada Lodos nedeniyle kuvvetli orkoz akıntıları oluştuğunda hızı ne olursa olsun tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler İstanbul Boğazı'na girmeyecek ve akıntı şiddetinin 6 mil/saat'in altına düşmesini veya kuvvetli orkoz akıntılarının ortadan kalkmasını bekleyeceklerdir.

c) İdarece, akıntılarla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

d) Akıntı şiddetinin veya düzeninin normale dönmesi üzerine, Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaz'a giriş sırası, bu gemilerin en kısa zamanda Boğaz'dan geçmelerini sağlamak için, TÜBRAP'a göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Görüş uzaklığı

Madde 36 – İdarece, İstanbul Boğazı'nda görüş uzaklığının azalmasıyla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

a) İstanbul Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 2 mil ve altına düştüğünde, Boğaz'dan geçen gemiler, radarlarını sürekli ve iyi resim verecek biçimde açık tutacaklardır. İki radar bulunan gemilerde, bir radar kılavuz kaptanın kullanımına verilecektir.

b) İstanbul Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 1 mil ve altına düştüğünde, deniz trafiği uygun görülen tek yöne açık tutulacak ve karşı yöne kapatılacaktır. Bu sırada, tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler İstanbul Boğazı'na girmeyecektir.

c) İstanbul Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı yarım milve altına düştüğünde İstanbul Boğazı geçiş trafiği iki yöne de kapatılacaktır.

d) İstanbul Boğazı'nda görüş uzaklığının seyre elverişli duruma gelmesi üzerine Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaz'a giriş sırası, bu ge-

milerin en kısa zamanda Boğazdan geçmelerini sağlamak için, TÜBRAP'agöre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Kılavuzluk hizmetleri

Madde 37 – İstanbul Boğazı'nda kılavuzluk hizmetleri aşağıdaki şekilde yapılacaktır. a) İstanbul Boğazı geçişi yapacak gemiler; 1) Karadeniz tarafında:

Kılavuz kaptan alma yeri: 41 15, 15N–29 07', 94E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Hamsi Limanı Feneri'ni Fil Burnu Feneri'ne birleştiren çizgi arasında, Güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafından yapılır.

Kılavuz kaptan çıkartma yeri: 41 14' , 48N–29 09' , 52E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Hamsi Limanı Feneri'ni Fil Burnu Feneri'ne birleştiren çizgi arasında, Kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

2) Marmara tarafında:

Kılavuz kaptan alma yeri : 40°55' , 28N–28°58' , 75 E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Fenerbahçe Feneri'nden geçen enlem arasında Dikkatli Bulunulacak Bölge ve Kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

Kılavuz kaptan çıkartma yeri: 40°56' , 52N–28°54' , 70E mevkiidir. Havave deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Fenerbahçe Feneri'nden geçen enlem arasında Dikkatli Bulunulacak Bölge ve Güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafından yapılır.

b) Limana gelen ve giden gemiler;

1) Karadeniz tarafından limana gelen gemiler, seyir halinde iken yanaşma manevrasına elverecek yeterli uzaklıkta, boğaz kılavuz kaptanlarını çıkartıp, liman kılavuz kaptanları alacaklardır.

2) Marmara tarafından limana gelen gemiler, liman kılavuz kaptanlarını Marmara tarafından İstanbul Boğazı geçişi yapan gemilerle aynı yerde alacaklardır.

3) Limanın, İstanbul Boğazı dışında kalan bir yanaşma yeine Liman sınırları dışından gelen gemiler, seyir halindeyken liman kılavuz kaptanlarını yanaşma

manevrasına elverecek yeterli mesafede alacaklardır. 4) Yukarıdaki gemiler demirlemişlerse, liman kılavuz kaptanlarını demir yerlerinde alacaklardır.

c) İdarece, deniz trafiği ve seyir güvenliğinin gerektirdiği hallerde, kılavuz kaptan alma ve çıkartma yerlerinde değişiklik yapılabilir ve ilgililere duyurulur.

Türk Limanlarına uğramış yada uğrayacak gemilerin emniyet ve gümrük denetimleri

Madde 38 – İstanbul Boğazı'nda, trafik ayırım şeritleri içinde emniyet ve gümrük denetimleri yapılamaz. Ancak, gerekli görülen durumlarda emniyet ve gümrük denetimleri gemiye çıkacak görevlilerce kılavuz kaptan alma yerlerinde, geminin gideceği limana kadar yolda, limanda veya kendilerine ayrılmış demir yerlerinde yapılır.

Sağlık denetimleri

Madde 39 – İstanbul Boğazı'nda sağlık denetimi kılavuz kaptan alma yerlerinden hemen önce veya seyir güvenliğini etkilemeyecek yerlerde yapılır. Bu mevkiiler Trafik Kontrol Merkezince belirlenir ve gemilere bildirilir.

Acenta ile buluşma yerleri

Madde 40 – İstanbul Boğazı'nda seyreden gemiler; demir yerleri dışında acenta ile temas yapamazlar. Ancak zorunlu hallerde, Trafik Kontrol İstasyonlarından izin alınarak, kendi trafik ayırım şeritlerinin en sancak tarafında, trafik ayırım düzenine uyarak ve seyir şartlarını bozmadan;

a) Güneyde 1 saati aşmayacak şekilde, Kumkapı Barınak Feneri'nden geçen boylamın batısında,

b) Kuzeyde 15 dakikayı aşmayacak şekilde; Hamsi Limanı ile Fil Burnu'nu birleştiren çizginin kuzeyinde acenta teması yapabilirler.

ALTINCI BÖLÜM

Çanakkale Boğazı Deniz Trafik Ayırım Düzenine İlişkin Kurallar

Sınırlar

Madde 41 – Çanakkale Boğazı deniz trafik ayırım düzeni sınırları;

Kuzeyde:

(1) 40° 37'N	027°11'E,
(2) 40° 27'N Güneyde:	027°09'E,
(1) 40° 05'N	026°11'E
(2) 40° 02'N	025°55'E
(3) 39° 50'N	025°53'E
(4) 39° 44'N	025°55'E
(5) 39° 44'N	026°09'E

Noktalarını birleştiren çizgiler arasında kalan deniz alanıdır.

Yerel deniz trafiği

Madde 42 – Çanakkale Boğazı'nın karşılıklı iki kıyısı arasında aykırı olarak geçiş yapan, iskeleler arası seyreden şehir hattı gemileri ile diğer deniz araçları trafik ayırım şeritlerini en kısa yoldan geçecekler; Ege'den Marmara'ya ve Marmara'dan Ege'ye seyreden gemilerin yollarından çıkacaklar ve bu gemilere çaparrız vermeyeceklerdir. Ancak, çatışma olasılığı varsa, gemiler Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin ilgili Hükümleri uyarınca gerekli önlemleri alacaklardır.

Akıntı

Madde 43 – a) Çanakkale Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 4 mil/saat'in üstüne çıktığında, manevra hızı 10 mil/saat ve daha aşağı olan tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Boğaz'a girmeyecek ve akıntı şiddetinin 4 mil/saat ve altına düşmesini bekleyeceklerdir.

Ancak, yukarıdaki gemilerin dışında kalan gemiler isterlerse geçişlerini Trafik Kontrol Merkezi'nin tonajlarına uygun olarak öngöreceği römorkör/ römorkörleri alarak yapabilirler.

b) Çanakkale Boğazı'nda üst akıntı şiddeti 6 mil/saat'in üstüne çıktığında hızı ne olursa olsun tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Çanakkale Boğazı'na girmeyecek ve akıntı şiddetinin 6 mil/saat'in altına düşmesini bekleyeceklerdir.

c) İdarece, akıntılarla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

d) Akıntı şiddetinin veya düzeninin normale dönmesi üzerine, Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaz'a giriş sırası, bu gemilerinden kısa zamanda Boğazdan geçmelerini sağlamak için, TÜBRAP'A göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Görüş uzaklığı

Madde 44 – İdarece, Çanakkale Boğazı'nda görüş uzaklığının azalmasıyla ilgili durumlar, gemilere ve ilgililere duyurulur.

a) Çanakkale Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 2 mil ve altına düştüğünde, Boğazdan geçen gemiler, radarlarını sürekli ve iyi resim verecek biçimde açık tutacaklardır. İki radar bulunan gemilerde, bir radar kılavuz kaptanın kullanımına verilecektir.

b) Çanakkale Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı 1 mil ve altına düştüğünde, deniz trafiği uygun görülen tek yöne açık tutulacak ve karşı yöne kapatılacaktır. Bu sırada, tehlikeli yük taşıyan gemiler, büyük gemiler ve derin su çekimli gemiler Çanakkale Boğazı'na girmeyecektir.

c) Çanakkale Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı yarım mil ve altına düştüğünde Çanakkale Boğazı geçiş trafiği iki yöne de kapatılacaktır.

d) Çanakkale Boğazı'nda görüş uzaklığının seyre elverişli duruma gelmesi üzerine Trafik Kontrol Merkezince, bekleyen gemilerin Boğaza giriş sırası, bu gemilerin en kısa zamanda Boğazdan geçmelerini sağlamak için, TÜBRAP'a göre tespit edilen geçiş sırasına ve gemilerin niteliklerine göre belirlenerek gemilere ve ilgililere duyurulur.

Kılavuzluk hizmetleri

Madde 45 – Çanakkale Boğazı'nda kılavuzluk hizmetleri aşağıdaki şekilde yapılacaktır. a) Çanakkale Boğazı geçişi yapacak gemiler:

1) Ege tarafında:

Kılavuz kaptan alma yeri : 40 00' 45N–26 08' , 15E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Kumkale Fenerinden geçen boylam arasında, Kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

Kılavuz kaptan çıkartma yeri: 40 01', 55N–26 08, 20E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Kumkale Fenerinden geçen boylamarasında, Güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

2) Marmara tarafında:

Kılavuz kaptan alma yeri : 40 25',70N–26 44', 15E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Gelibolu Fenerinden geçen boylam arasında, Güney yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafından yapılır.

Kılavuz kaptan çıkartma yeri: 40 25', 05N–26 44', 10E mevkiidir. Hava ve deniz şartlarına bağlı olarak bu mevki ile Gelibolu Feneri'nden geçen boylamarasında, Kuzey yönlü trafik şeridinin mümkün olduğunca sancak tarafında yapılır.

b) Limana gelen ve giden gemiler;

1) Çanakkale Boğazı dışından Limana gelen gemiler, boğaz kılavuz kaptanlarını, Çanakkale Boğazı geçişi yapan gemilerle aynı yerde alacaklardır. Bu gemiler seyir halindeyken yanaşma manevrasına elverecek yeterli uzaklıkta, boğaz kılavuz kaptanlarını çıkartıp, liman kılavuz kaptanlarını alacaklardır.

2) Limanın, Çanakkale Boğazı dışında kalan bir yanaşma yerine Liman sınırları dışında gelen gemiler, seyir halindeyken, liman kılavuz kaptanlarını yanaşma manevrasına elverecek yeterli mesafede alacaklardır.

3) Yukarıdaki gemiler demirlemişlerse, liman kılavuz kaptanlarını demiryerlerine alacaklardır.

c) İdarece, deniz trafiği ve seyir güvenliğinin gerektirdiği hallerde, kılavuz kaptan alma ve çıkartma yerlerinde değişiklik yapılabilir ve ilgililere duyurulur.

Türk Limanlarına uğramış yada uğrayacak gemilerin emniyet ve gümrük denetimleri

Madde 46 – Çanakkale Boğazı'nda, trafik ayırım şeritleri içinde emniyet ve gümrük denetimleri yapılamaz. Ancak, gerekli görülen durumlarda emniyet ve gümrük denetimleri gemiye çıkacak görevlilerce kılavuz kaptan alma yerlerinde; geminin gideceği limana kadar yolda, limanda veya kendilerine ayrılmış demir yerlerinde yapılabilir.

Sağlık denetimleri

Madde 47 – Çanakkale Boğazı'nda sağlık denetimi, Ege'den girişte ve kılavuz kaptan alma yerlerinden hemen önce veya seyir güvenliğini etkilemeyecek yerlerde yapılır. Bu mevkiiler Trafik Kontrol Merkezince belirlenir ve bildirilir.

Acenta ile buluşma yerleri

Madde 48 – Çanakkale Boğazı'nda seyreden gemiler; demir yerleri dışında acenta ile temas yapamazlar.

Ancak zorunlu hallerde, Trafik Kontrol İstasyonlarından izin alınarak kendi trafik ayırım şeritlerinin en sancak tarafında, trafik ayırım düzenine uyararak ve seyir şartlarını bozmadan, 1 saati aşmayacak şekilde Kanlıdere ve Karanfil Fenerlerini birleştiren hattın güneyinde acenta teması yapabilirler.

YEDİNCİ BÖLÜM

Çeşitli Hükümler

Tüzük hükümlerinin bir kısmından ayırık tutulan gemiler

Madde 49 – Savaş gemilerine, yardımcısavaş gemilerine ve ticari amaçla kullanılmayan diğer devlet gemilerine bu Tüzük hükümlerinin 5, 9, 10, 11, 12,15, 21, 25, 26, 27, 31, 38, 39, 46, 47 ve 51 inci maddeleri ve 6 ncı maddenin(a) bendi uygulanmaz.

Özgür geçiş hakkı ve masum geçiş hakkı

Madde 50 – (Mülga : 22/3/1999 - 99/12660 K.)

Tüzük hükümlerine aykırı davranış

Madde 51 – Tüzük hükümlerine aykırı davrandığı saptanan gemi kaptanlarına ve gemi adamlarına ilgili mevzuatın gerektirdiği hükümler uygulanır.

Yürürlükten kaldırılan hükümler

Madde 52 – 23.11.1993 tarih ve 1993/5061 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla yürürlüğe konulan “Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük” yürürlükten kaldırılmıştır.

Yürürlük

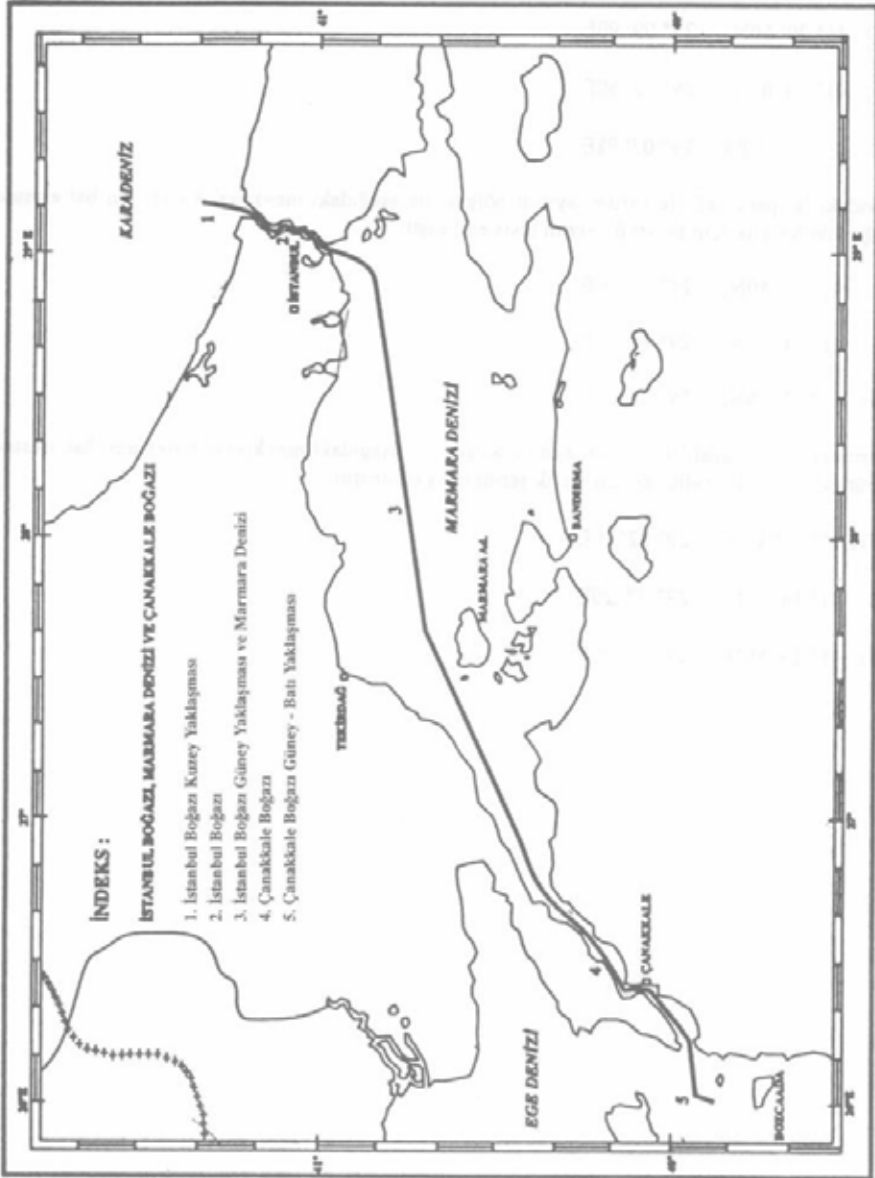
Madde 53 – T.C. Anayasa'nın 115 nci ve 3046 sayılı Bakanlıkların Kuruluş ve Görev Esasları Hakkındaki Kanunun 37 nci Maddesi ile 618 sayılı Limanlar Kanununun 2 nci Maddesine dayanılarak hazırlanan ve Danıştay'ca incelenmiş olan bu Tüzük hükümleri Resmi Gazetede yayımlandığı tarihte yürürlüğe girer.

Yürütme

Madde 54 – Bu Tüzük Hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

EK - I

TRAFİK AYIRIM DÜZENLERİ



EK-1.1
İSTANBUL BOĞAZI KUZEY YAKLAŞMASI

İlgili Harita: Türk deniz haritası 1811 (INT3758), 1993 basımlı

Not: Bu haritada Avrupa datumu esas alınmıştır.

Trafik Ayırım Düzeninin tanımlanması

(a) Aşağıdaki mevkiileri birleştiren hatların sınırladığı Kuzey-Güney yönlü bir trafik ayırım bölgesi tesis edilmiştir.

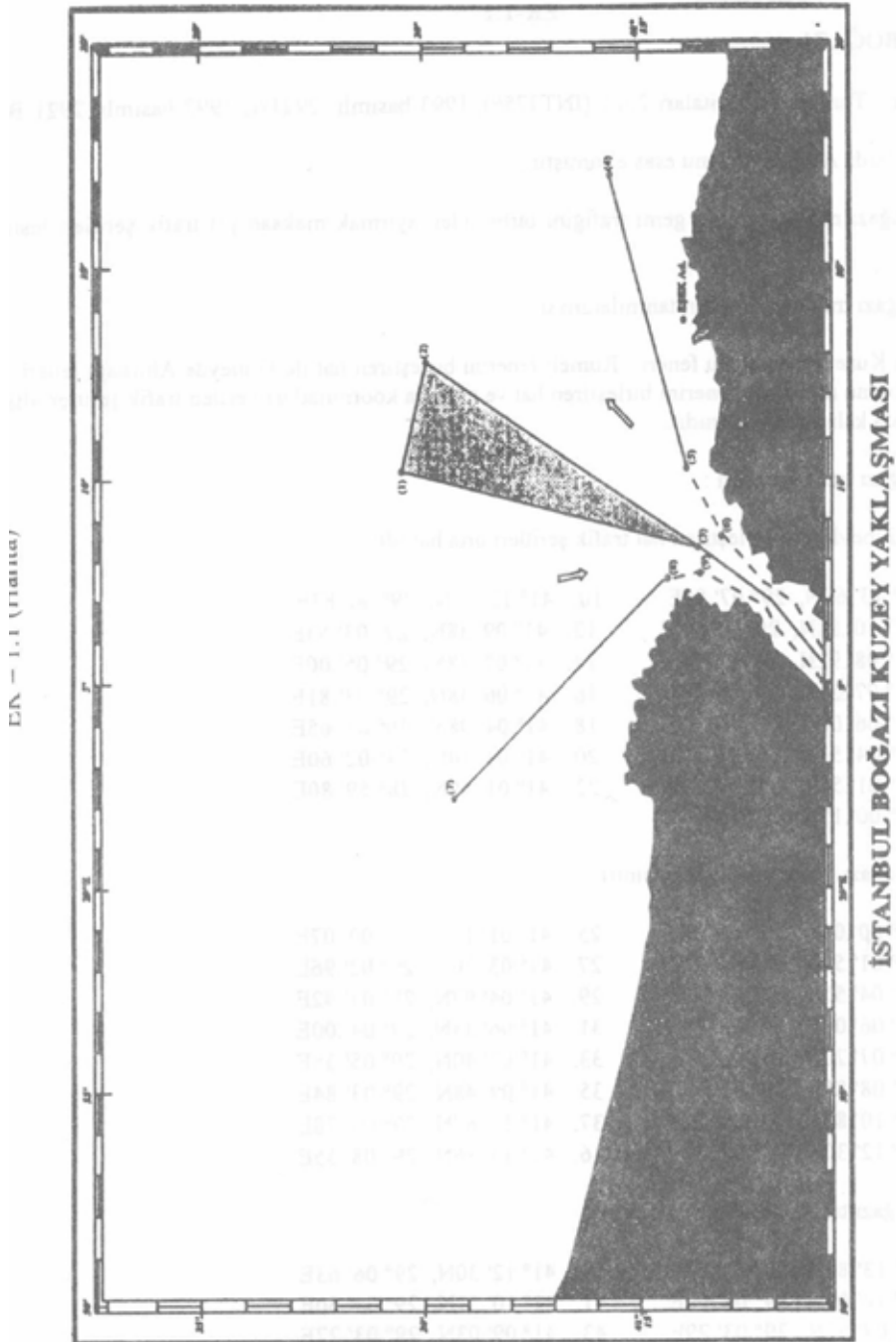
(1) 41°20'.50N,	29°09'.90E
(2) 41°20'.00N,	29°12'.50E
(3) 41°13'.60N,	29°07'.98E

Yukarıdaki (a) paragrafı ile verilen ayırım bölgesi ile aşağıdaki mevkiileri birleştiren hat arasında Kuzeydoğu yönlü trafik için bir trafik şeridi tesis edilmiştir.

(4) 41°15'.80N,	29°16'.90E
(5) 41°14'.10N,	29°10'.00E
(6) 41°13'.36N,	29°08'.55E

Yukarıdaki (a) paragrafı ile verilen ayırım bölgesi ile aşağıdaki mevkiileri birleştiren hat arasında Güney, Güneybatı yönlü trafik için bir trafik şeridi tesis edilmiştir.

(7) 41°19'.40N,	29°02'.00E
(8) 41°14'.70N,	29°07'.20E
(9) 41°13'.80N,	29°07'.50E



EK-1.2 İSTANBUL BOĞAZI

İlgili Haritalar: Türk deniz haritaları 2921 (INT3756), 1993 basımlı;2921A, 1992 basımlı; 2921 B, 1992 basımlı Not: Bu haritalarda Avrupa datumu esas alınmıştır.

1. İstanbul Boğazı'nda ters yönlü gemi trafiğini birbirinden ayırmak amacıyla trafik şeritleri tesis edilmiştir.

2. İstanbul Boğazı trafik şeritlerinin tanımlanması:

Trafik şeritleri Kuzeyde Anadolu feneri-Rumeli fenerini birleştiren hat ile Güneyde Ahırkapı feneri-Kadıköy İnci burnu mendirek fenerini birleştiren hat ve aşağıda koordinatları verilen trafik şeritleri dış sınırları arasında kalan deniz alanıdır.

3. İstanbul Boğazı trafik şeritleri:

(a) Aşağıdaki mevkiileri birleştiren hat trafik şeritleri orta hattıdır.

3. 41° 13'60N, 29° 07'98E	10. 41° .12'18N, 29° 06'83E
11. 41° 10'88N, 29° 05'08E	12. 41° .09'38N, 29° 03'53E
13. 41° 08'92N, 29° 03'53E	14. 41° .07'38N, 29° 05'00E
15. 41° 07'21N, 29° 05'00E	16. 41° .06'38N, 29° 03'81E
17. 41° 06'00N, 29° 03'67E	18. 41° .04'98N, 29° 03'65E
19. 41° 04'53N, 29° 03'17E	20. 41° .03'10N, 29° 02'60E
21. 41° 01'55N, 28° 59'91E	22. 41° .01'40N, 28° 59'80E
23. 41° 00'15N, 28° 59'75E	

(b) İstanbul Boğazı trafik şeridi Doğu sınırı

24. 41° 00'00N, 29° 00'06E	25. 41° .01'10N, 29° 00'07E
26. 41° 01'50N, 29° 00'20E	27. 41° .03'10N, 29° 02'96E
28. 41° 04'50N, 29° 03'33E	29. 41° .04'97N, 29° 03'92E

30. 41° 06'.05N, 29° 03'.85E	31. 41°.06'.35N, 29° 04'.00E
32. 41° 17'.20N, 29° 05'.40E	33. 41°.07'.40N, 29° 05'.35E
34. 41° 08'.85N, 29° 03'.89E	35. 41°.09'.48N, 29° 03'.84E
36. 41° 10'.80N, 29° 05'.20E	37. 41°.11'.67N, 29° 06'.78E
38. 41° 12'.30N, 29° 07'.20E	6. 41°.13'.36N, 29° 08'.55E

İstanbul Boğazı trafik şeridi Batı sınırı

9. 41° 13'.80N, 29° 07'.50E	39. 41°.12'.30N, 29° 06'.63E
40. 41° 12'.00N, 29° 06'.00E	41. 41°.10'.51N, 29° 04'.50E
42. 41° 09'.52N, 29° 03'.29E	43. 41°.09'.03N, 29° 03'.27E
44. 41° 07'.48N, 29° 04'.62E	45. 41°.06'.25N, 29° 03'.50E
46. 41° 05'.13N, 29° 03'.53E	47. 41°.04'.92N, 29° 03'.40E
48. 41° 04'.57N, 29° 02'.94E	49. 41°.04'.13N, 29° 02'.85E
50. 41° 02'.97N, 29° 02'.07E	51. 41°.01'.73N, 28° 59'.73E
52. 41° 01'.29N, 28° 59'.45E	53. 41°.00'.30N, 28° 59'.42E

EK – 1.3

İSTANBUL BOĞAZI GÜNEY YAKLAŞMASI VE MARMARA DENİZİ

İlgili Haritalar: Türk deniz haritaları 2923 (INT3754), 1991 basımlı; 293, 1990 basımlı; 295 (INT3752), 1988 basımlı Not: Bu haritalarda Avrupa datumu esas alınmıştır.

Trafik ayırım düzeninin tanımlanması.

(a) İstanbul Boğazı trafik şeridi orta hattının devamı olan bir hat tesis edilmiştir.

(23) 41°00'.15N, 28°59'.75E

(54) 40°59'.53N, 28°59'.73E

(55) 40°58'.80N, 28°59'.44E

(b) Aşağıdaki mevkiileri birleştiren hatların sınırladığı bir trafik ayırım bölgesi tesis edilmiştir.

(55) 40°58'.80N, 28°59'.44E

(56) 40°57'.53N, 28°58'.63E

(57) 40°57'.78N, 28°58'.11E

(c) (58) 40° 56'.10N, 28°57'.00E merkez olmak üzere 1,5 gomina yarıçaplı daire şeklinde bir sakınılacak bölge ile aşağıdaki noktaları birleştiren hatların sınırladığı, dikkatli bulunacak bölge tesis edilmiştir.

(71) 40°58'.21N, 28°57'.22E

(57) 40°57'.78N, 28°58'.11E

(56) 40°57'.53N, 28°58'.63E (81A) 40°56'.83N, 29°00'.06E

(81) 40°55'.00N, 29°00'.06E

(67) 40°54'.70N, 28°58'.55E (68) 40°53'.78N, 28°57'.15E (76) 40°42'.20N, 27°38'.09E (59) 40°54'.30N, 28°55'.40E (65) 40°55'.58N, 28°54'.82E (71A) 40°56'.83N, 28°54'.23E

(d) Aşağıdaki mevkiileri birleştiren hatların sınırladığı bir trafik ayırım bölgesi tesis edilmiştir.

(59) 40°54'.30N, 28°55'.40E (60) 40°52'.40N, 28°52'.10E (61) 40°44'.20N, 27°38'.09E (62) 40°26'.00N, 26°45'.25E (63) 40°45'.42N, 27°38'.09E (64) 40°53'.90N, 28°52'.10E

(65) 40°55'.58N, 28°54'.82E

EK-1.3 (devamı)

(e) Aşağıdaki mevkiileri birleştiren hatların sınırladığı bir trafik ayırım bölgesi tesis edilmiştir.

(66) 40°51'.50N, 29°00'.31E

(67) 40°54'.70N, 28°58'.55E

(68) 40°53'.78N, 28°57'.15E

(69) 40°51'.95N, 28°58'.00E

(f) Yukarıdaki (a), (b), (c) ve (d) paragraflarında tanımlanan trafik ayırım bölgeleri / hat ile aşağıdaki mevkiileri birleştiren hat arasında Marmara Denizi'nde, Çanakkale Boğazı istikametinde bir trafik şeridi tesis edilmiştir.

(53) 41°00'.30N, 28°59'.42E

(70) 40°59'.50N, 28°59'.39E

(71) 40°58'.21N, 28°57'.22E

(72) 40°55'.89N, 28°52'.09E

(73) 40°47'.40N, 27°38'.09E

(74) 40°26'.50N, 26°45'.25E

(g) Yukarıdaki (d), (c), (b) ve (a) paragraflarında tanımlanan trafik ayırım bölgeleri/hat ile aşağıdaki mevkiileri birleştiren hat arasında Marmara Denizi'nde, İstanbul Boğazı istikametinde bir trafik şeridi tesis edilmiştir.

(75) 40°25'.50N, 26°45'.25E

(76) 40°42'.20N, 27°38'.09E (77) 40°50'.39N, 28°52'.07E

(78) 40°52'.90N, 28°55'.92E

(h) İstanbul Boğazı'nı geçip İzmit Körfezi'ne seyredecek tekneler yukarıdaki (e) paragrafında tanımlanan trafik şeridi ve yukarıdaki (c), (e) paragraflarında tanımlanan trafik ayırım bölgeleri ile yukarıdaki (d) paragrafında tanımlanan trafik ayırım bölgesi ve aşağıdaki mevkiilerden geçen hat arasında tesis edilmiş güneydoğu trafik şeridini takip ederler.

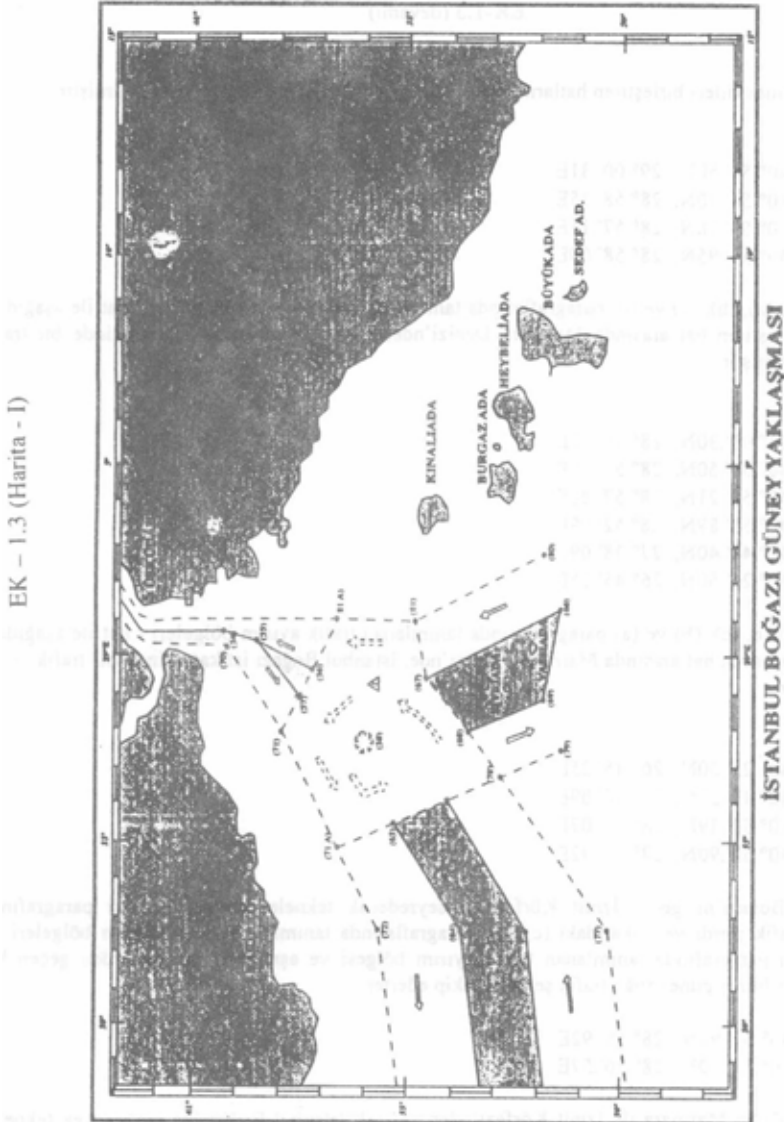
(78) 40°52'.90N, 28°55'.92E

(79) 40°51'.50N, 28°56'.57E

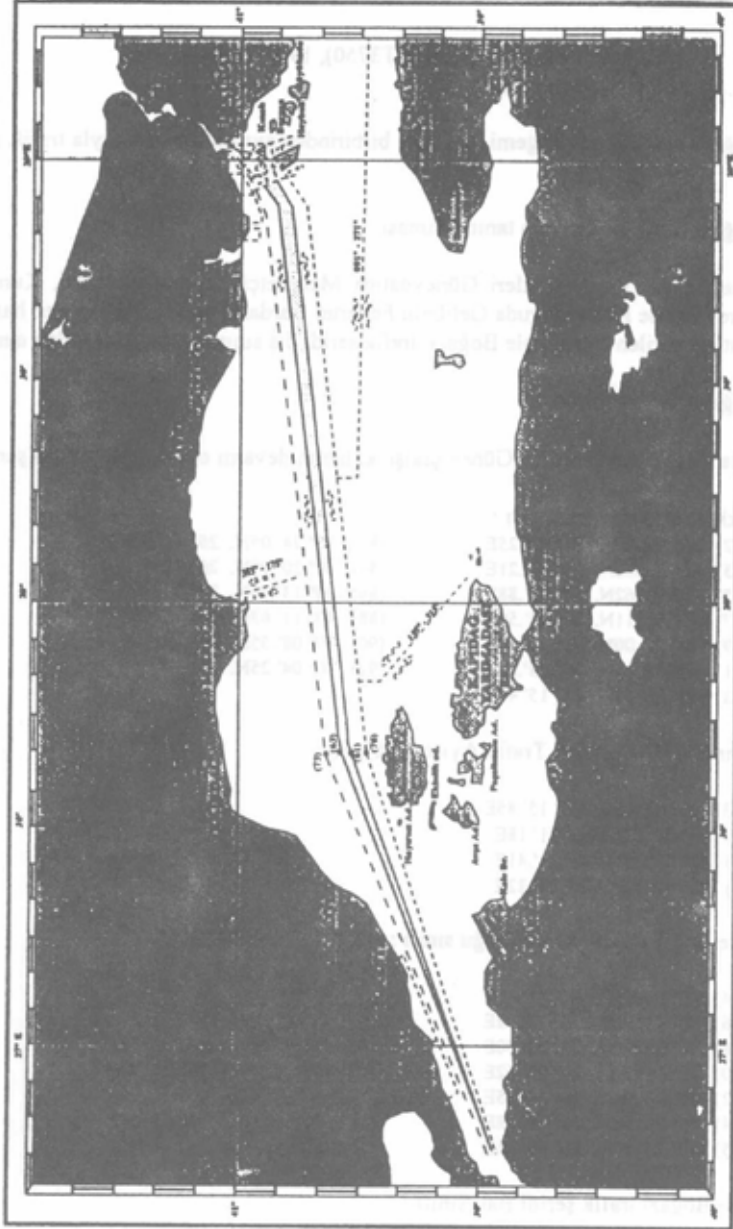
(i) Güney ve Doğu Marmara ile İzmit Körfezi'nden gelerek İstanbul Boğazı'na seyderecek tekneler için (e) parafında tanımlanan trafik ayırım bölgesi ile aşağıdaki mevkiileri birleştiren hat arasında bir trafik şeridi tesis edilmiştir.

(80) 40°52'.00N, 29°01'.73E

(81) 40°55'.00N, 29°00'.06E



EK - 1.3 (Harita - II)



EK-1.4

ÇANAKKALE BOĞAZI

İlgili Harita : Türk deniz haritası 212 (INT3750), 1991 basımlı Not: Bu haritada Avrupa datumu esas alınmıştır.

1. Çanakkale Boğazı'nda ters yönlü gemi trafiğini birbirinden ayırmak amacıyla trafik şeritleri tesis edilmiştir.

2. Çanakkale Boğazı trafik şeritlerinin tanımlanması:

Çanakkale Boğazı trafik şeritleri Güneybatıda Mehmetçik Burnu Fenerini, Kumkale Burnu Fenerine birleştiren hat ile Kuzeydoğuda Gelibolu Fenerini Çardak Fenerine birleştiren hat arasında ve aşağıda koordinatları verilen Çanakkale Boğazı trafik şeridi dış sınırları arasında kalan deniz alanıdır.

3. Çanakkale Boğazı trafik şeritleri:

(I) Çanakkale Boğazı orta hattı ve Güney çıkıştaki hattın devamı olan trafik ayırım şeridi (a) Çanakkale Boğazı Orta Hattı:

(62) 40°26'.00N, 26°45'.25E	(82) 40°24'.05N, 26°41'.65E
(83) 40°22'.83N, 26°40'.21E	(84) 40°20'.90N, 26°38'.55E
(85) 40°18'.62N, 26°35'.88E	(86) 40°13'.40N, 26°27'.80E
(87) 40°12'.11N, 26°23'.50E	(88) 40°11'.63N, 26°22'.95E
(89) 40°09'.00N, 26°23'.40E	(90) 40°08'.55N, 26°23'.31E
(91) 40°08'.15N, 26°23'.09E	(92) 40°04'.25N, 26°18'.54E
(93) 40°02'.59N, 26°15'.45E	

(b) Orta hattın devamı olan Trafik Ayırım Bölgesi:

(93) 40°02'.59N, 26°15'.45E

(120) 40°01'.52N, 26°11'.18E

(125) 40°01'.28N, 26°11'.41E

(126) 40°01'.90N, 26°14'.32E

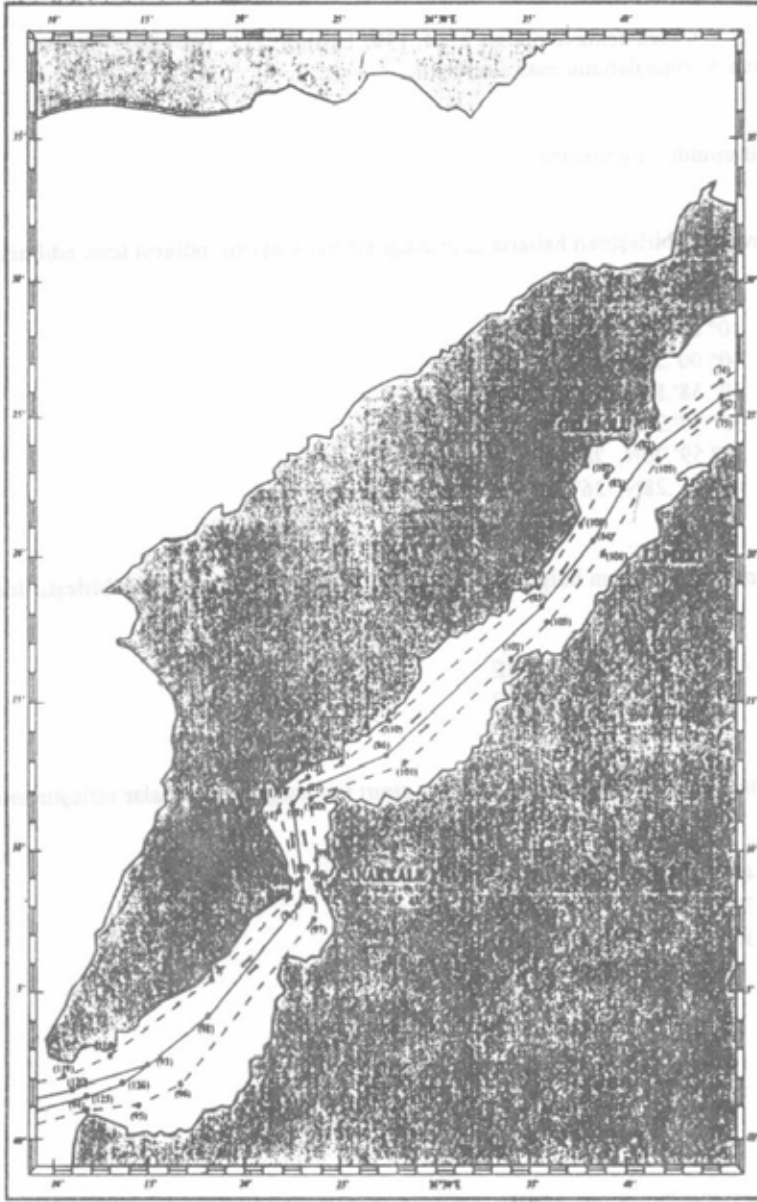
(II) Çanakkale Boğazı trafik şeridi Doğu sınırı:

(94) 40°00'99N, 26°11'70E	(95) 40°01'10N. 26°15'01E
(96) 40°01'90N, 26°17'22E	(97) 40°07'70N. 26°23'48E
(98) 40°08'90N, 26°23'70E	(99) 40°09'50N. 26°23'95E
(100) 40°11'84N, 26°23'62E	(101) 40°13'10N. 26°28'90E
(102) 40°16'90N, 26°34'35E	(103) 40°18'10N. 26°36'30E
(104) 40°20'50N, 26°39'18E	(105) 40°23'65N. 26°42'04E
(75) 40°25'50N, 26°45'25E	

(III) Çanakkale Boğazı trafik şeridi Batı sınırı:

(74) 40°26'50N, 26°45'25E	(106) 40°24'45N, 26°41'20E
(107) 40°23'20N, 26°39'25E	(108) 40°21'30N, 26°37'82E
(109) 40°19'10N, 26°35'45E	(110) 40°14'50N, 26°27'88E
(111) 40°13'12N, 26°25'55E	(112) 40°12'46N, 26°23'31E
(113) 40°12'02N, 26°22'50E	(114) 40°11'39N, 26°22'19E
(115) 40°08'73N, 26°23'10E	(116) 40°08'42N, 26°22'91E
(117) 40°05'60N, 26°18'95E	(118) 40°02'67N, 26°13'24E
(119) 40°02'00N, 26°11'03E	

EK - 1.4 (Harita)



ÇANAKKALE BOĞAZI

EK-1.5
ÇANAKKALE BOĞAZI GÜNEYBATI YAKLAŞMASI

İlgili Haritalar : Türk deniz haritaları 2134, 1992 basımlı; 213, 1993 basımlı
Not: Bu haritalarda Avrupa datumu esas alınmıştır.

Trafik Ayırım Düzeninin Tanımlanması:

(a) Aşağıdaki mevkiileri birleştiren hatların sınırladığı bir trafik ayırım bölgesi tesis edilmiştir.

(120) 40°01'52N, 26°11'18E

(121) 40°00'20N, 25°59'70E (122) 39°58'80N, 25°57'70E

(123) 39°57'20N, 25°57'70E

(124) 39°59'70N, 26°00'40E (125) 40°01'28N, 26°11'41E

(b) (a)'da tanımlanan trafik ayırım bölgesinin kuzey sınırı için aşağıdaki noktalar birleştirilmelidir.

(119) 40°02'00N, 26°11'03E (127) 40°01'55N, 25°57'70E

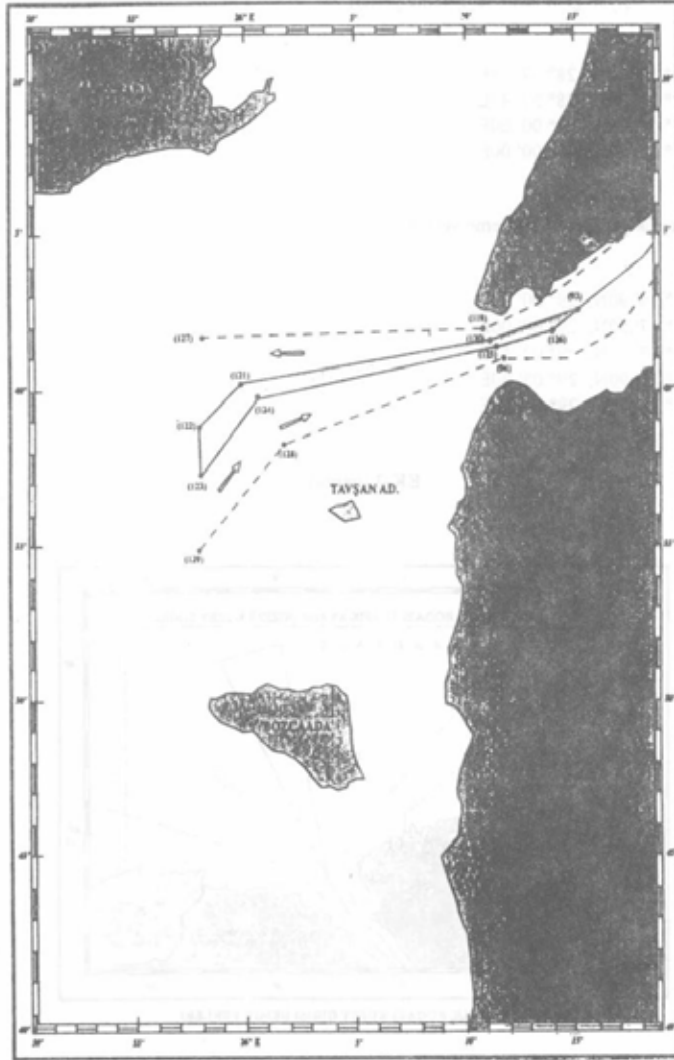
(c) (a)'da tanımlanan trafik ayırım bölgesinin güney sınırı için aşağıdaki noktalar birleştirilmelidir.

(94) 40°00'99N, 26°11'70E

(128) 39°58'29N, 26°01'60E

(129) 39°55'00N, 25°57'70E

EK 1.5 (harita)



ÇANAKKALE BOĞAZI GÜNEY - BATI YAKLAŞMASI

EK-2

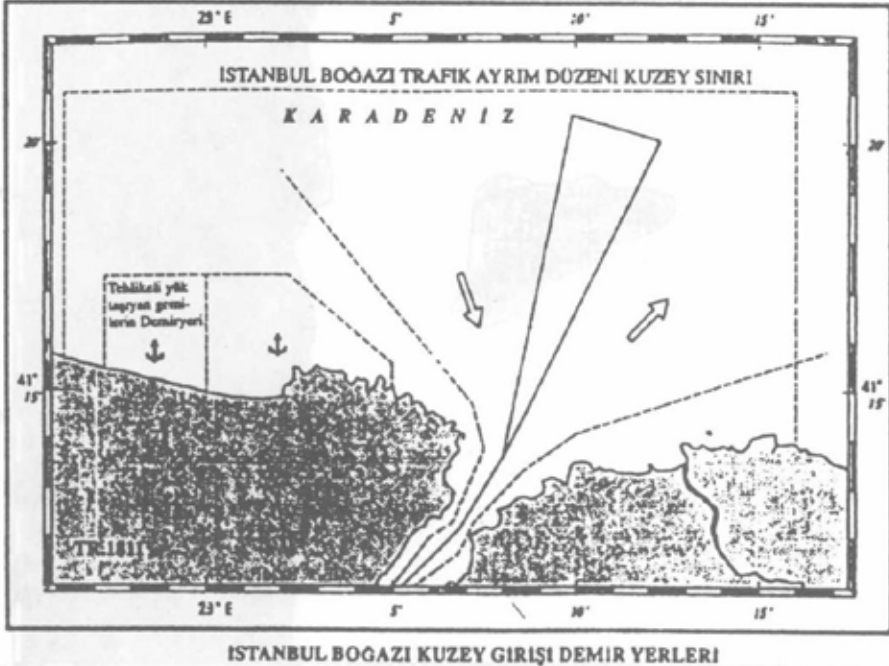
İstanbul Boğazı Bölgesi Kuzey Girişi Demirleme Yerleri

A – Tehlikeli yük taşıyan gemilerin demirleme yerleri

1. 41°15'40N, 28°57'45E
2. 41°17'50N, 28°57'45E
3. 41°17'50N, 29°00'00E
4. 41°14'90N, 29°00'00E

B – Yolcu kuru yük gemileri demirleme yerleri

1. 41°14'90N, 29°00'00E
2. 41°17'50N, 29°00'00E
3. 41°17'50N, 29°02'37E
4. 41°15'90N, 29°05'00E
5. 41°15'00N, 29°05'00E



EK-3

İstanbul Boğazı Bölgesi Güney Girişi Demirleme Yerleri

Bu demir yerlerinin sahilden itibaren 2,5 gominası içine demirlemek yasaktır.

Bu demir yerlerine kılavuz kaptanla demirlenir ve kalkılır.

A – Limana Yanaşacak Gemiler Demir Yeri

1. 41°00'.40N, 28°59'.15E
2. 40°59'.39N, 28°58'.60E
3. 40°58'.15N, 28°56'.50E
4. 41°00'.15N, 28°56'.50E

B – Limandan Kalkan ve Uzun Süreli Kalacak Gemiler Demir Yeri

1. 41°00'.15N, 28°56'.50E
2. 40°58'.15N, 28°56'.50E
3. 40°56'.82N, 28°53'.50E
4. 40°58'.92N, 28°53'.50E

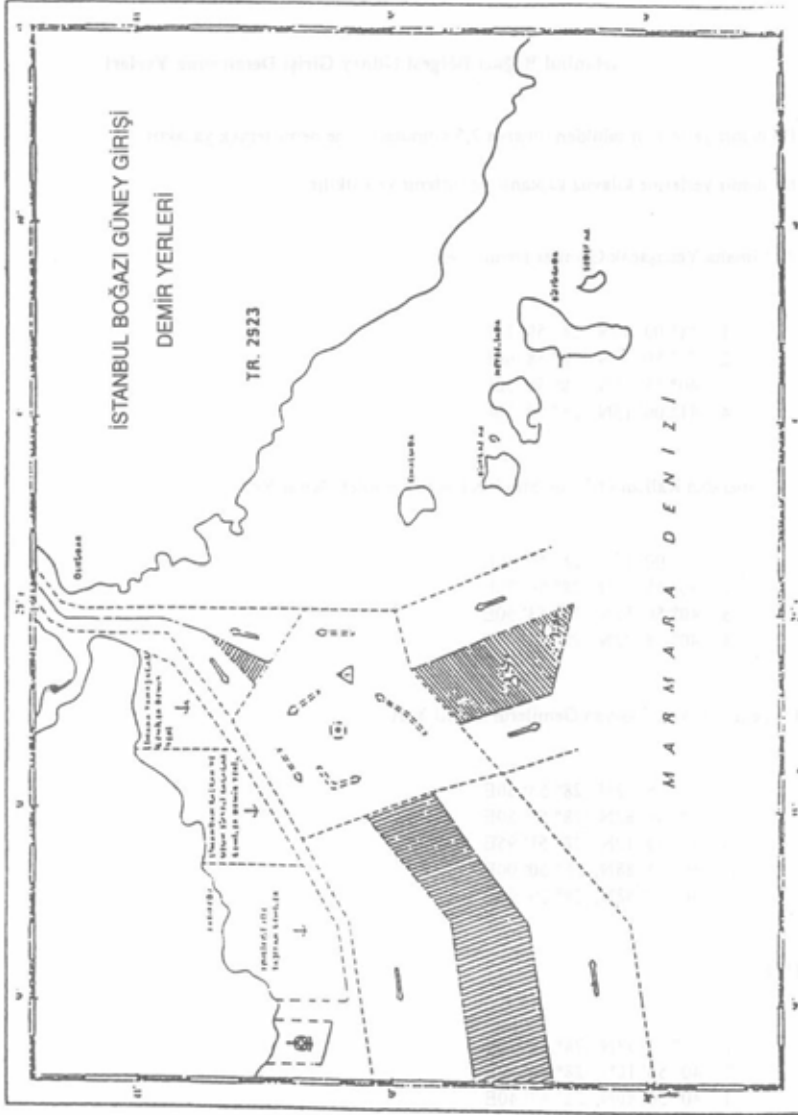
C – Tehlikeli Yük taşıyan Gemilerin Demir Yeri

1. 40°58'.92N, 28°53'.50E
2. 40°56'.82N, 28°53'.50E
3. 40°56'.12N, 28°51'.95E
4. 40°55'.88N, 28°50'.00E
5. 40°57'.48N, 28°50'.00E

D – Karantina Demir Yeri

1. 40°57'.54N, 28°48'.70E
2. 40°56'.10N, 28°48'.70E
3. 40°56'.40N, 28°47'.40E
4. 40°58'.23N, 28°47'.40E

EK-3 (harita)



EK-4

Çanakkale Boğazı Bölgesi Kuzey Girişi Demirleme Yerleri

A – Tehlikeli Yük taşıyan Gemilerin Demirleme Yeri

1. 40°37'.55N, 27°10'.00E
2. 40°36'.45N, 27°10'.00E
3. 40°32'.65N, 27°00'.00E
4. 40°33'.42N, 26°59'.80E

B – Yolcu ve Kuru Yük Gemileri Demirleme Yeri

1. 40°33'.42N, 26°59'.80E
2. 40°32'.65N, 27°00'.00E
3. 40°30'.00N, 26°53'.00E
4. 40°31'.30N, 26°52'.40E

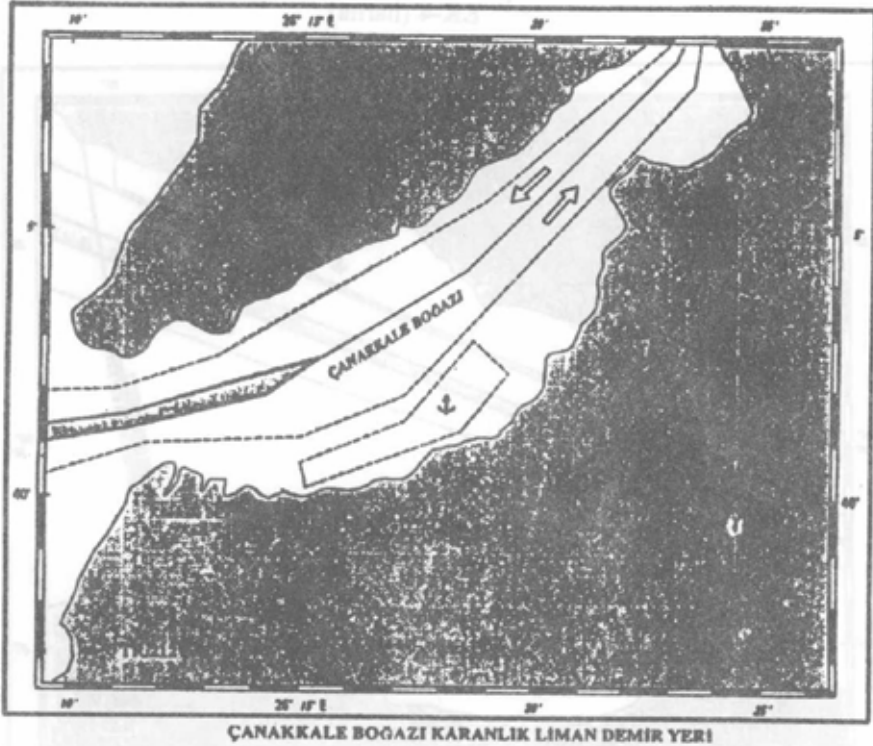
EK-5

Çanakkale Boğazı Bölgesi İçi (Karanlık Liman) Demirleme Yeri

Bu demir yerine kılavuz kaptanla demirlenir ve kalkılır.

1. 40°00'90N, 26°15'10E
2. 40°01'70N, 26°17'40E
3. 40°03'07N, 26°18'95E
4. 40°02'55N, 26°19'80E
5. 40°01'40N, 26°18'75E
6. 40°00'30N, 26°15'20E

EK-5 (harita)



EK-6

Çanakkale Boğazı Bölgesi Güney Girişi Demirleme Yerleri

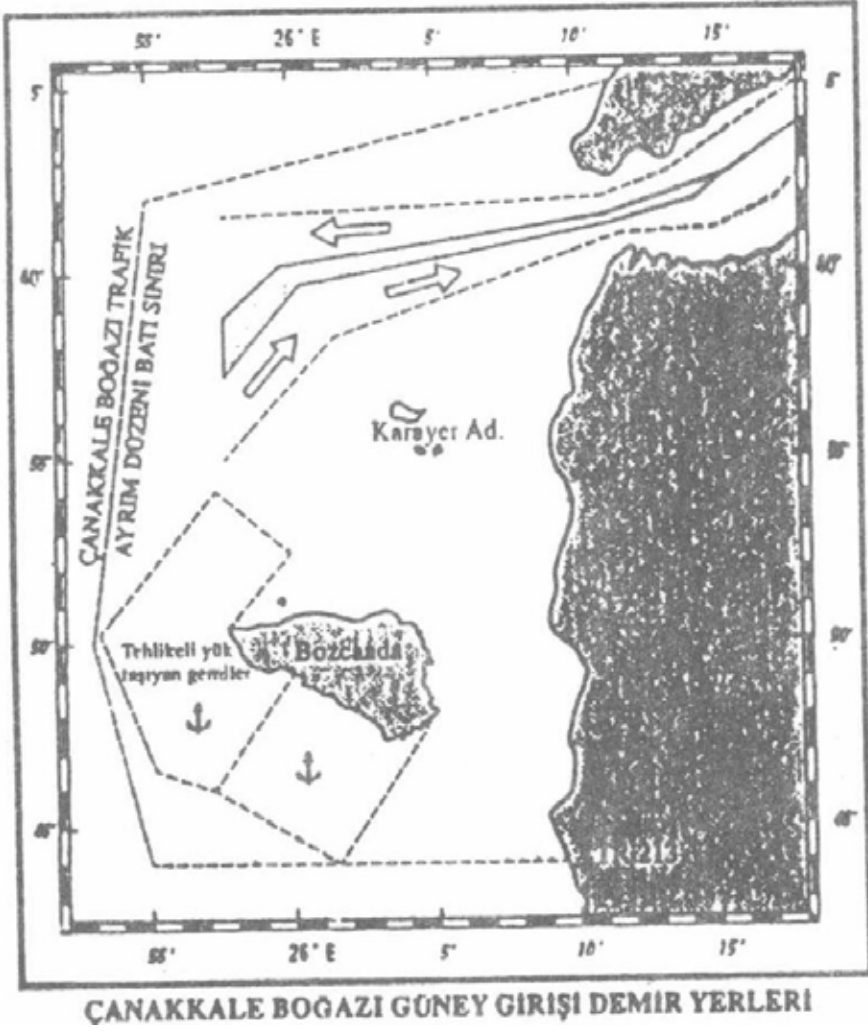
A – Tehlikeli Yük taşıyan gemilerin Demir Yerleri

1. 39°49'.17N, 26°00'.00E
2. 39°46'.00N, 25°57'.40E
3. 39°46'.90N, 25°55'.30E
4. 39°50'.45N, 25°53'.40E
5. 39°54'.15N, 25°57'.80E
6. 39°52'.75N, 26°00'.00E
7. 39°50'.40N, 25°57'.90E

B – Yolcu ve Kuru Yük Gemileri Demirleme Yeri

1. 39°48'.10N, 26°04'.97E
2. 39°44'.00N, 26°01'.90E
3. 39°46'.00N, 25°57'.40E
4. 39°49'.17N, 26°00'.00E

EK-6 (harita)



8/10/1998 TARİHLİ VE 98/11860 SAYILI BAKANLAR KURULU KARARI İLE YÜRÜRLÜĞE KONULAN TÜZÜĞE EK VE DEĞİŞİKLİK GETİREN TÜZÜKLERİN YÜRÜRLÜĞE GİRİŞ TARİHLERİNİ GÖSTEREN ÇİZELGE

Ek ve Değişiklik Getiren Tüzüğü Yürürlüğe Koyan Kararnnamenin		Değişen Maddeler	Yürürlüğe Giriş Tarihi
Tarihi	Numarası		
22/3/1999	99/12660	50	5/5/1999
3/7/2017	2017/10477	10	28/7/2017

EK-3

14 Mart 2019 PERŞEMBE

RESMİ GAZETE

Sayı:30714

YÖNETMELİK

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığından:

KILAVUZLUK VE RÖMORKÖRCÜLÜK HİZMETLERİ YÖNETMELİĞİNDE DEĞİŞİKLİK YAPILMASINA DAİR YÖNETMELİK

MADDE 1 – 31/12/2018 tarihli ve 30642 4 üncü mükerrer sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Yönetmeliğinin 2 nci maddesine aşağıdaki üçüncü fıkra eklenmiştir.

“(3) Türk Boğazlarını kullanan gemilere Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından verilen kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri bu Yönetmelik kapsamı dışındadır.”

MADDE 2 – Aynı Yönetmeliğın 6 ncı maddesinin yedinci fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“(7) Esas işi liman işletmeciliği olmayan ve endüstriyel faaliyetlerini 1/1000 ölçekli aynı uygulama imar planı onama sınırlarının bütünlüğü içinde yürüten veya kümelenmiş bitişik bir sahada yer alan tersane veya gemi geri dönüşüm tesislerine yönelik kılavuzluk ve/veya römorkörcülük hizmetleri, bu işletmecilerin sahip olduğu bir kuruluş tarafından yapılabilir. Bahse konu kuruluşun ortaklarının en az %80’i tesis işletmecileri, tesis işletmecilerinin ortakları veya birinci derece yakınlarından oluşmalıdır. Bu koşulları ve İdare tarafından belirlenecek kriterleri sağlayan kuruluşlar, talep etmeleri halinde, işin kendine has teknik özellikleri göz önünde bulundurularak İdare tarafından yetkilendirilebilir. Bu şekilde yetkilendirilmiş teşkilatlar farklı bir hizmet sahasına yönelik hizmet izin başvurusunda bulunamazlar. Ancak bu fıkrada belirtilen teşkilatlar, aynı liman başkanlığı idari sorumluluk sahası içerisinde bulunan ve tesis bütünlüğüne bitişik veya çok yakın bir kıyı tesisine yönelik olarak İdare tarafından gerekli görülmeleri halinde yetkilendirilebilir. Bu fıkra hükmüne uygun olarak kurulmuş teşkilatlar bu Yönetmeliğın 11 inci maddesinin ikinci fıkrası hükmünden muaftır.”

MADDE 3 – Aynı Yönetmeliğın 17 nci maddesinin onuncu fıkrası yürürlükten kaldırılmıştır.

MADDE 4 – Bu Yönetmelik yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

MADDE 5 – Bu Yönetmelik hükümlerini Ulaştırma ve Altyapı Bakanı yürütür.

Yönetmeliğin Yayınlandığı Resmî Gazete'nin	
Tarihi	Sayısı
31/12/2018	30642 (4. Mükerrer)

