



---

# KANAL İSTANBUL İSTİŞARESİ

---

TOPLANTI KAYIT NOTLARI



## "Kanal İstanbul Projesi İstişaresi" Teknik Toplantısı Kayıt Notları

**Türkiye Denizcilik Federasyonu'nun (TÜRDEF) çağrısıyla denizci STK'lar "Kanal İstanbul Projesi" istişaresi için 23 Ocak 2020 tarihinde Gündüz Aybay Denizcilik Merkezi, İstanbul'da bir araya geldi.**

TÜRDEF üyesi STK'ların başkanları ve delegelerinin de katılım sağladığı teknik toplantıda Prof. Dr. Özcan Arslan, Dr. Özkan Poyraz, Müh. Erdal Yazıcı, Müh. Yaşar Canca, Kapt. Tuncay Çehrelî ve Kapt. Av. Çağlar Coşkunsu "Kanal İstanbul" hakkındaki görüşlerini anlattılar. Toplantıda Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği (TKKD) Yönetim Kurulu Başkanı Kapt. Muhammer Arslantürk de hazır bulundu.



## Konuşma Listesi:



[Sayfa 3 - Müh. ERKAN DERELİ - TÜRDEF Yönetim Kurulu Başkanı](#)



[Sayfa 6 - Dr. ÖZKAN POYRAZ - Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı eski Müsteşar Yardımcısı ve İTÜ Denizcilik Fakültesi Öğretim Üyesi](#)



[Sayfa 10 - Kapt., Avukat ÇAĞLAR COŞKUNSU - Çağlar & Coşkunsu Avukatlık Bürosu Kurucu Ortağı](#)



[Sayfa 11 - Kapt. TUNCAY ÇEHRELİ - Uluslararası Deniz Seyir Yardımcıları ve Fener Otoriterleri Birliği Gemi Trafik Hizmetleri Komitesi eski Başkanı ve Deniz Trafik eski Baş Operatörü](#)



[Sayfa 14 - Müh. YAŞAR CANCA - TMMOB Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası \(GEMİMO\) İkinci Başkanı ve TMMOB Kanal İstanbul İl Koordinasyon Üyesi](#)



[Sayfa 19 - Prof. Dr. ÖZCAN ARSLAN - İTÜ Denizcilik Fakültesi Öğretim Üyesi ve İTÜ Türk Boğazları Denizcilik Uygulama ve Araştırma Merkezi \(İTÜBOA\) Kurucu Müdürü](#)



[Sayfa 21 - Müh. Erdal Yazıcı](#)

## Müh. ERKAN DERELİ - TÜRDEF Yönetim Kurulu Başkanı

Toplantının açılış konuşmasını yapan TÜRDEF Yönetim Kurulu Başkanı Müh. Erkan Dereli, Kanal İstanbul'un 2011'de ülkenin gündemine girdiğini ama son süreçte tüm yazılı ve görsel medyayı işgal eden, bilen bilmeyenin, taraflı-tarafsız herkesin konuştuğu mesele haline dönüştüğünü söyledi.

TÜRDEF Yönetim Kurulu Başkanı Müh. Erkan Dereli şunları söyledi :

### **“Kanal İstanbul mu İstanbul Kanalı mı?”**

Tabi bu Kanal İstanbul mu, İstanbul Kanalı mı onu da konuşmak lazım. Dünyada bilmiyorum böyle kanal kelimesi öncü olan var mı? Bildiğimiz Panama Kanalı, Süveyş Kanalı, Korint Kanalı vesaire ama Türkiye'de Kanal İstanbul böyle bir çarpık Türkçe oldu maalesef. İnşallah önümüzdeki süreçte o da düzelir.

Bugün biz bu istişare sohbet toplantısında İstanbul kanal projesini ekolojik, jeolojik, yeraltı yer üstü toprak hareketleri, yeraltı yerüstü su hareketleri, deniz suyu tatlı su karışımı, Karadeniz'den Marmara'ya; Marmara'dan Karadeniz'e su geçişleri, deprem riskleri, iklim değişiklikleri, çevresel etkiler ve bunun gibi uzmanlık gerektiren ihtisas konularında bilim adamlarının, akademisyenlerin zaten gerekli çalışmaları, raporları yaptıklarını ve Google'da Kanal İstanbul'la ilgili basılan kitaplar deyince 8-10 tane kitap çıkıyor. Onlarca kitap yazılmış bu konuda. Belki de dünyada bir ilk olsa gerek. Akademisyen olsun olmasın gazeteci veya çevreci herkes kitap yazmış bu konuda. Yapılması planlanan kanalın, bu projenin sayın ulaştırma bakanının ifade ettiği gibi rantabilitesi bizi ilgilendirmiyor bu toplantıda. O çevreye yapılacak olan konutlar, binalar, başka yatırımlar, arazi sektörü onlar bizim konumuzun dışında. O konuyla ilgilenenler de kendileri kurumları adına gerekli çalışmaları veya yatırımları yaparlar.

### **“Uluslararası bakış açısı”**

Biz burada, her şeyden önce denizcilik mesleği mensupları olarak olayı uluslararası denizcilik, uluslararası hukuk ilke ve esasları, evrensel kuralları çerçevesinde olayları değerlendirmek ve de İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi, Türk Boğazları Montrö Sözleşmesi olarak anılan sözleşmenin geleceğiyle ilgili, 'eğer bu kanal yapılırsa ne olur?', 'Kanal yapılırsa Montrö'ye taraf olan ülkeler var. Bunları nasıl etkiler.' Bunları özellikle değerlendirmek ve son zamanlarda, yani bu uzun zamandan beri tartışılıyor ama birkaç odak noktasına geldi bu kanalın yapılması fikri.

### **“Konu gelire odaklandı”**

Bir, boğazın güvenliği. İstanbul Boğazı'nda gemi geçişlerinin büyük risk arz ettiği, büyük kazaların olduğu, olacağı bu riski en önemlisi can ve mal emniyetinin sağlanması. İkincisi boğazlardan geçmeyip kanaldan geçen gemilerden ücret alınması ve oradan yıllık olarak 2 milyar, 3 milyar, 4 milyar, 5 milyar dolar, adeta açık arttırmaya girdi diye düşünüyorum ben bunu. Maalesef böyle bir atmosfere sürüklendi Kanal İstanbul Projesi'nin tartışması. Hem televizyonlarda hem yazılı medyada ne yazık ki böyle bir aşamaya geldi. Biz Montrö Sözleşmesi'nin geleceğini, Kanal İstanbul, İstanbul Boğazı ve ÇED Raporu'nda, bin 550 sayfalık ÇED raporunda, bir kaç satırla da olsa Saros tarafında bir kanalın yapılması, adeta Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi, İstanbul Boğazı, Türk Boğazları Montrö Sözleşmesi dışında Saros Körfezi'nin kanalı Marmara Denizi, İstanbul Kanalı gibi yeni hat, zone yapmışlar adına ne diyeceksek koridor yapılması gündeme taşınıyor.

### **“Boğaz güvenliği ve bekleme süresi”**

Konumuz bilim adamlarının ilgi alanlarına giren ihtisas konularının, ekoloji, deprem, iklim değişikliği, yeraltı ve üstü jeolojik konular, bunun dışında biz arazi, konut vesaire o çevredeki rantabiliteyi asla konuşmadan denizcilik mesleğimizle ilgili değerlendirmeyi, bir de bu konular gündeme gelince güncel olarak tartışılmaya başlanan, bu konuda Tuncay (Çehreli) Kaptan’ın da yapmış olduğu bir altın/frank konusuyla ilgili bir çalışma var. Dolayısıyla Kanal İstanbul’un yapılma nedenleri iki noktaya oturtulmaya çalışıldı. Birincisi gemi kazalarının önlenmesi İstanbul Boğazı’nda. Beklemenin önüne geçilmesi, beklemek istemeyenlerin de İstanbul Kanalı’ndan geçerek ücret ödemesinin söz konusu olduğu gündeme getiriliyor. Biz oysa Montrö’de hakkımız olan ama 1983 yılında yapılan bir başka hesaplamayla da şu anda uygulamada olmayan bir maddenin değerlendirildiği söz konusu olabilir şeklinde görüşler söz konusu.

### **“Yapılabilirliğinde tereddüt var”**

Biz kanal İstanbul’un yapılma gerekçeleri üzerinden, mesleki yönden ve de uluslararası hukuk evrensel kuralları, esasları çerçevesinde bir çalışma yapacağımızı, bunun kayda alındığını, mutlaka bunun uzman eller tarafından bir kitapçık haline dönüştürüleceğini, dolayısıyla da Cumhurbaşkanı’na, Çevre Bakanlığı’na, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’na, ilgili yerlere, İstanbul Büyükşehir Belediye başkanımıza da bu raporumuza takdim edeceğimizi ifade ettim. Ben Erkan Dereli olarak bireysel hakkımı kullandım ve her an dava açabilirim. Burada o kadar önemli konulara değindik ki. Bırakın ekonomik rantını, ekolojisini, jeofizikçileri, politik olayları, onu bunu bir kenara bırakın bu kanalın yapılabilirliği üzerinde dahi inanılmaz tereddütler var. 20 metre mi, 18.95 mi, 26 metre mi, genişliği vesairesi kanalın, gerekli mi gereksiz mi, ekonomik getirisi olur mu olmaz mı, zorunlu kılar mıyız, kılmaz mıyız? O ya da bu. Askeri gemiler mi geçer ya da düşük tonajlı gemiler mi geçer. Anlaşıyor ki o kanaldan belirli tonajda olan gemilerin geçme olasılığı çok düşük.

### **“Ülkeye ne getirecek?”**

Türk boğazları deniz trafik düzenleme yönetmeliği çıktı. Uygulama talimatı çıktı. Burada eksikler varsa eleman, personel, araç gereç. Bunların tamamı yapılır. VTS operatörü eksikse şimdi eğitimleri veriliyor. Bir zamanlar 60’la, 70’le başlandı şimdi 300’lere geldi. Yeni alınanlarla belki 350, 400 olacak. Kılavuz kaptanlar sayısı arttırılabilir. VTS’lerin içinde kılavuz kaptan ehliyeti olan arkadaşlarımız var. Hemen onlar devreye girebilir. Şunu anlatmaya çalışıyorum. Bu Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği ve Uygulama talimatı çerçevesinde, Montrö Sözleşmesi çerçevesinde ne yapılması gerekiyorsa bizi engelleyen bir güç var mı? Yok. Her türlü. 30 az olursa 50 tane römorkör yaptırılır. 85, 90 tersanemiz var. Modelleri belli. Adını koyarız. Servis botları, palamar botları. Ben bu kadar araç gereç yatırımı yaptım. Bu kadar kaptan, personel yatırımı yaptım. Benim bu masraflarım gerekçesiyle ben geçişi Montrö Sözleşmesi bağlamında şu kadar altın/frank olarak talep ediyorum. Bunu açarım. Dünya kamuoyuna açarım.

### **“Karadeniz’e sahildar ülkeler”**

Geçmiş yıllardan gelen tecrübem nedeniyle Karadeniz’e sahildar olan ülkelerin boğazlardan geçiş yapan gemilerin sayısında yüzde 40 civarıydı. Boğazlardan geçen gemilerin yüzde 40’ı Karadeniz’e sahildar olan ülkelerindi. Küçük boyutlu gemiler, nehir gemileri. Onları engelleyen bir şey yok. Onlar vızır vızır gelip gidiyor. Bizim burada kılavuzluk hizmeti verebileceğimiz, römorkör, eskort hizmeti verebileceğimiz güvenlikse bunu nasıl alabileceği trafik yönetmeliğinde de var. Eksik mi, tamamlarız. Bugün 10 günde bir

yönetmelik çıkartılıyor. 15 günde bir yönetmelik değiştiriliyor. Kararnameyle Cumhurbaşkanı imzasını atıyor, olay bitiyor. Şimdi ben gerçekten bu kanalın yapılabilirliği üzerinde bırakın bütçesini, getireceği yükü, 10 yıl, 15 yıl, 20 yıl inşaat sürecinden bahsediyoruz. Yani bu kadar yıllarca sürececek bir yatırım diyelim. Ama bu yatırım neden, niçin yapılıyor. Ülkeye ne getirecek, halka ne yansıyacak bunların hepsi bana göre üzerinde çok tartışılacak olan konular. Ama bireysel olarak ben dilekçemi verdim. Zaten külliyen karşıyım denizcilik meslek adamı olarak da inandığım hiçbir şey yok. Bunu çok açıklıkla ifade ettim. Bütün katkı veren arkadaşlarımıza gerçekten teşekkür ediyorum.

\*\*

Dr. ÖZKAN POYRAZ - Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı eski Müsteşar Yardımcısı ve İTÜ Denizcilik Fakültesi Öğretim Üyesi: “Kanal İstanbul projesi sadece bir kanal yapımı değildir.”

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı eski Müsteşar Yardımcısı ve İTÜ Denizcilik Fakültesi Öğretim Üyesi Dr. Özkan Poyraz, “Kanal İstanbul yapılabilir. Kanaldan gemi de geçer. Bunun dizayn ve inşa teknikleri var. Denizcilikle ilgili STK’lar da bu projeye tek başına gemi seyri ve manevrası, kanalın gelecekteki işletilmesi veya kılavuzluk sistemi olarak bakmamalı, projeye amacı, çevreye etkisi ve getireceği ekonomik faydası ve maliyeti yönünden de ilgi duymalı ve incelemelidir.”

**“Kanal İstanbul Projesi aslında İstanbul Yenişehir projesi ile bir bütündür.”**

Denizcilerin fikir oluştururken kendilerini projenin bütününden arındıramayacağını belirten Poyraz şunları söyledi:

Kanal İstanbul’un da içinde bulunduğu yaklaşık 36 bin hektarlık alan 2012/3573 sayılı ve 2014/6028 sayılı Bakanlar Kurulu Kararları ile Yenişehir Projesi Rezerv alanı olarak da tescil edilmiştir. Böylece bu rezerv alanında imar faaliyetleri durdurulmuştur. Bakanlar Kurulu Kararlarından da anlaşılacağı üzere Hükümet bu proje ile yalnızca İstanbul Boğazı’ndaki trafik yükünün azaltılmasını planlamamış bunun yanında uluslararası düzeyde pazarlama kabiliyeti de olan düşük yoğunluklu ve prestijli bir Yeni Şehir kurulmasının getireceği ekonomik derinliği de hesaplamaktadır.

İstanbul Boğazı’nın bugünkü ekonomik varlığını değerlemek gerekirse trilyon dolarlar mertebesinde rakamlardan söz etmek mümkündür. Hükümet aslında İstanbul Boğazı’nın Batısında değeri trilyon dolarlar ile ifade edilemese de yeni bir İstanbul Boğazı varlığı yaratmak istemektedir. İmar uygulamalarının ve bu iddialı mühendislik projesinin çekiciliği ile gelen yatırım ve dış finansmanın hem ekonomiye ve hem de istihdama katkı sağlaması planlanmaktadır.

**“Hollanda da modellendi, zemin sondaj çukurları açıldı”**

2012 yılından itibaren Ulaştırma Bakanlığı proje üzerinde çalışmaktadır. Bu süreçte bakanlık, beş alternatif güzergah üzerinde 10 bin 557 adet zemin sondaj çalışması ve muayene çukuru açtırdı. Bazı diğerlerine göre daha uzun olsa bile Küçükçekmece-Sazlıdere-Durusu güzergahı fayda/maliyet yönünden en uygun koridor olarak belirlendi. Bu alternatif ayrıca Güzergâhın Küçükçekmece Gölünün kuzeyi ile Sazlıdere Baraj Gövdesi arasında kalan bölgenin dışında, hemen hemen tüm kesimi yarı geçirimsiz ortam niteliğindedir. Dolayısıyla, herhangi bir yeraltı suyu depolama ortam özelliği taşımamaktadır.

Bu zemin incelemeleri yapıldıktan sonra projenin kanal tasarımı, çevre ve denizcilik yönünden ön değerlendirilmesi bakımından Hollanda’ya gidildi. Biliyorsunuz Hollanda kanallar konusunda ciddi bilgi ve kabiliyetler biriktirmiş bir ülkedir. Delft Akademisi’nde yapılan çalışmalarda Delft 3D dediğimiz hidrodinamik modelleme ile su kütlelerinin hareketleri üzerine çalışmalar yapılmıştır. Şubat 2016 da İTÜ tarafından da aynı metodlara bağlı kalınarak bir değerlendirme raporu hazırlandı. Kanal’daki akıntı aynı İstanbul Boğazı’nda olduğu gibi Karadeniz’in 40 santimlik yükseklik farkı ve denizler arasındaki yoğunluk farkından ileri gelmektedir. Hidrodinamik modelin gerektirdiği denklemlerin çözümü sonucunda, üst tabaka akımının zamanın yüzde 64’ünde baskın durumda olması, zamanın yüzde 36’sında ise alt kademe akımının baskın olması beklenmektedir.

### **“Planlanan Kanaldaki akıntı kabul edilebilir düzeyde”**

Elde edilen sonuçlara göre, planlanan kanaldaki ortalama genel akıntının 0,5 metre/saniye yani 1 knot olacağı hesaplandı. Mart Haziran dönemlerinde ve Kuzey rüzgarlarının olduğu zamanlarda bu akıntının 2,7 metre /saniye’ye ulaşabileceği yani 5 knot olacağı, 1 knotu aşan akıntılarla zamanın ancak %10’undan fazla karşılaşmayacağı öngörülmüştür. Fakat o dönem de yapılan çalışmalar bugünkü ÇED raporundaki kanal boyutlarından biraz farklıdır. Bu çalışmalar sırasında kanalın derinliği 25 metreydi. Boğazlardaki üst ve alt akımlar belirli bir tampon bölgeyle birbirinden ayrılıyorlar. Bu akıntı sisteminin iyi çalışabilmesi yani Marmara’nın su bütçesinin Karadeniz’e eklenebilmesi için kanal derinliğinin 25 m olmasını daha uygun görmekteyim. Gemi manevrası açısından da gemilerin çürük suya kalmaması ve sığ sularda Bernoulli yasası ile açıklanabilen “gömülme” olarak tabir edilen draft artışının olumsuz etkilerine maruz kalınmaması için Kanala 25 m derinlik vermek daha doğru olacaktır.

ÇED öncesi yapılan çalışmalarda Kanal yapımından sonra Karadeniz’den Marmara’ya gelen su bütçesinin yüzde 30 arttığı, buna mukabil Marmara’dan Karadeniz’e gelen su bütçesinin ise yüzde 21 arttığı görüldü. Bu durumda Karadeniz’in yıllık su bütçesinde Yüzde 9 kadar bir azalma oluşuyor. Karadeniz’i besleyen kaynaklarda kuraklık sebebiyle azalma olması durumunda su bütçeleri daha da olumsuz etkilenebilir. Yapılan çalışmalar, Tuna’dan taşınanlar da dahil olmak üzere Marmara Denizinde askıdaki maddelerden azotta yüzde 8, fosfatta da yüzde 10 civarı artışlar öngörülmektedir.

Tuzluluk değişimleri açısından bakıldığında, Marmara’da ilk yüz yıllık simülasyon diliminde tuzluluk açısından çok büyük farklılıklar olacağı düşünülmektedir.

### **“Hafriyat önemli bir sorun! Oysaki Kanal Havaalanı ile eş zamanlı yapılacaktır”**

ÇED raporuna baktığımızda derinliğin yaklaşık 21 metreye getirildiğini görüyoruz. Bunun da sebebinin 21 metre yüzme derinliği ihtiyacı olacak gemilerin, bütün Boğaz geçişleri içindeki oranının yüzde 2’den daha az bir olmasıdır sanırım. Zira projeciler eğer derinliği önceden tasarlandığı gibi 25 m olarak çalışsalar, 1/3 olan şev oranı hesaba katılırsa derinliğin artmasıyla kanalın genişliği de arttırılmak zorunda kalınacaktı. Böyle bir durumda kazı hafriyatı artarak maliyet yükselecekti. Kanalın planlanan ıslak su yüzey genişliğinin de geçmişte 400 m olarak planlandığı bugün ise tek yönlü konvoy düzeninde gemi trafiği öngörülmesi sebebiyle 275 m ye indirildiği anlaşılmaktadır.

Gölün işletme seviyesine bağlı olarak, Terkos Gölü’ne tuzlu su kaçaşı olabileceği düşünüldüğü için Sazlıdere Barajı, Durusu’dan Karadeniz’e kadar olan bölümünün dibinin sızdırmaz yada yarı geçirgen bir materyal ile kaplanması gerekebilir. İnşaat sırasında boş kalan kazı alanlarına doğru bu defa Göllerden yılda 5,5 milyon m3 kadar tatlı su sızmaları olabilecektir.

Kanal Kazısından 1 milyar 600 milyon metre küp civarında hafriyat çıkacağı düşünülmektedir. Burada taban-kıyı morfolojisine bakılıyor. Karadeniz yönünden bakarsak, çıkacak olan hafriyatın Karadeniz’e yığılması halinde Karadeniz’de ciddi bir kıyı erozyonunun olacağı düşünülebilir. Aslında bu proje konjonktürel olarak havalimanı projesiyle birlikte gitmesi gereken bir projeydi. Kanal kazısından çıkacak olan hafriyat havalimanı zemininin islahında kullanılacaktı.

Ayrıca kanal kazısının ilk 40 cm derinliğine kadar ulaşan verimli tarım topraklarının ise ihtiyaç duyulan başka bölgelere taşınması gerekir. Koyu renkte killi ve kireçli redzina olarak isimlendirilen bu topraklar dökme halde başka tarım alanlarına aktarılmalıdır.



### **“Kanalı da içeren “Yeni Şehir” projesi”**

Bunun dışında bu proje nasıl bir projedir? Bu proje aslında kanalı da içeren 250-500 bin kişinin yerleşebileceği düşük imar yoğunluklu bir şehir projesi olarak da planlanmıştır. Toplam yüzölçümü 36 bin hektar yani 36 milyon metrekare olan İstanbul Yeni Havalimanını, Kanal İstanbul’u ve Yenişehir’i içeren rezerv alanının 16 bin hektarında İmar uygulaması yapılacaktır. Bunun yaklaşık 4 bin hektarı kanal inşası için gereklidir ve Düzenleme Ortaklık Payından bedelsiz olarak karşılanacaktır. Bunu şöyle açıklamak isterim; örneğin bir tarlanız var ve bu tarlayı imar uygulamasıyla yapı yapılabilen arsaya dönüştüreceksiniz. Devlet size der ki, bunun yüzde 40’ını okula, yola, camiye, yeşil alana bırakacaksın, kalan yüzde 60’ını kullanabilirsin. Buna düzenleme Ortaklık payı yani DOP denir. DOP’a Kanal dahil değildi. 2016 yılında yapılan 6704 sayılı yasal düzenlemeyle “Suyolu” kavramı’da DOP’a dahil edilmiştir. Kanal için gereken 4 bin hektar araziye Yeni Şehir’in İmar düzenlemesinden kesilen paydan bedelsiz olarak karşılanmayı imkanı kılan bu düzenlemeyi CHP Anayasa mahkemesine taşımıştır.

İmar planı ve imar uygulaması sonucunda; kanalın yapım maliyetinin de; kamu bütçesine yük getirilmeden, arsa üretimi ve geliştirilmesi yoluyla karşılanması sağlanacak, üretilecek arsaların 12.500.000 m2 lik kısmı üzerlerinde kaynak üretimi amacıyla 250-500 bin nüfuslu üst gelir grubuna yönelik yaklaşık 50.000 adet nitelikli konut yapılması planlanmıştır. Geriye kalan ve nüfus hesabına dâhil olmayan kısmı ise; ticaret, turizm ve diğer hizmet sektörlerine dağıtımı yapılarak yabancı yatırımcıların ilgisini de çeken gelir elde edilecek arsa ve projeler üretilmesi hedeflenmektedir.

Dolayısıyla bu yönüyle bakıldığında bu proje tek başına gemi geçişleriyle değerlendirilemeyecek bir projedir. Bu zaten başlangıcından beri hükümetin uluslararası boyutta ilgi çekeceğine inandığı, Dubai’deki Palm Cumeyra veya Palm Deyra kum adaları gibi tüm zamanların en iddialı mühendislik projelerinden biri olarak tasarlanmaktadır.

### **“Kanalın denizcilik tarafının daha fazla çalışılması gerekir”**

Hükümetin bana göre yapmak istediği şey başka bir şey başka bir hedef. Ama gösterilen sebep hep İstanbul Boğazi’ndeki tehlikelerin azaltılarak trafiğin Kanala aktarılması üzerinde kurulduğu için insanların tepkileri hep bu yönde oluyor. Ben açıkçası geçmişte bulunduğum bürokratik süreç içerisinde Montrö ile ilgili bir gizli hedef veya tartışmaya şahit olmadım. Görev yaptığım süre içinde gördüğüm kadarıyla Dubai’de yeni yeni mühendislik uygulamaları yapılarak nasıl yabancı finansman gücü elde ediliyor ise İstanbul’a da böyle bir gelişme sağlanması hedefiydi. Yani dünyada dolaşan 50 milyon dolar milyonerinin bir kısmına böyle bir proje ile Türkiye’de konut, turizm veya ticaret alanı satılabilir mi? İnşaat yoluyla sıkışan ekonomiye istihdam ile derinleştirilmiş fayda sağlanabilir mi?

Ancak projenin ÇED’de yer alan 10 bin sayfalık eklerine baktığımızda Denizcilik alanının teknik ve ekonomik olarak yeterince çalışılmadığını, planlanan kanal boyutlarından, kıyı yapılarının formundan ve uygulanan gemi simülasyon sonuçlarından anlıyoruz. Örneğin 4-5 knot akıntı şiddetinde Kuzey Güney geçişi yapan yüklü bir süper tanker makine gücünü kaybettiğinde, Artelia isimli Fransız firmasının yaptırdığı simülasyon denemelerinin hiçbirinde hemen yansıtılan dört römorkör gücüne rağmen gemiyi kıyıya temas etmeden durdurmak mümkün olamamış. Kanalda düzgün zemin ve sığ su sebebiyle gemileri acil durumda demirlemenin direnci ile durdurmak zaten olası değil. Bu durumda konvoyda arkadan gelen gemiler nasıl durabilecekler? Deniz ticareti yönünden Kanal ile birlikte Marmara’nın büyük bir transit liman olma gücü nasıl etkilenecek?

İşte bu ve buna benzer soruların cevabını bulmak üzere katkı sağlamak için Denizci STK'lar Kanal ve Yenişehir projesinin ekonomik değerini de göz önüne alarak, sadece denizcilik yönüyle kısıtlı kalmamak üzere ama mutlaka kendi mesleki pencerelerinden teknik değerlendirme yapmalı ve fikirlerini kamuoyu ile paylaşmalıdırlar.

\*\*

## Kapt., Avukat ÇAĞLAR COŞKUNSU - Çağlar & Coşkunsu Avukatlık Bürosu Kurucu Ortağı: “Kanal İstanbul bu haliyle Montrö’yü etkilemez.”

“Politik ve stratejik bir proje gibi ortaya çıkan Kanal İstanbul’un daha çok konut geliştirme ve yeni bir şehir inşa etmeye yönelik bir proje gibi görüldüğünü söyleyebiliriz. Devletin böyle bir hakkı var mı? Kanal İstanbul projesini hayata geçirebilir mi? Evet, yapabilir. Odalar ya da diğer ilgili taraflar karşı çıkabilir, yargıya gidebilir ama hak olarak baktığınız zaman yapılabilir.”

### “Karadeniz’in güvenliği”

Montrö Sözleşmesi Türk milletinin göz bebeğidir. Çok önemli stratejik bir güvenlik anlaşmasıdır. Karadeniz’in güvenliğini sağlayan en önemli anlaşmadır. Uzun yıllardır Türk Boğazlarının geçiş rejimi olarak, varlığını sürdürebilmiş Montrö Sözleşmesini etkiler mi? Bu soruya hükümetin Kanal İstanbul’un inşası sonrası izleyeceği politikalara bağlı olarak evet ya da hayır cevabı verilebilir. Montrö Sözleşmesi, Marmara Denizi’yle Çanakkale ve İstanbul Boğazlarını kapsayan bir geçiş rejimini düzenlemektedir. Örneğin, Çanakkale’de de bir kanal açılırsa ve geçiş rejimini değiştirmeye yönelik düzenlemeler olursa ya da Kanal İstanbul nedeniyle İstanbul Boğazı’ndan geçişi zorlaştırabilecek düzenlemeler yapılırsa o zaman farklı değerlendirme yapılabilir, fakat sadece Kanal İstanbul’un inşası, hizmete girmesi Montrö Sözleşmesi’ni etkilemez.

### “Montrö yok denince ortadan kalkmaz”

Uluslararası hukuk zor bir alandır. Montrö Sözleşmesi artık yok denince sözleşme ortadan kalkmaz. Bir andlaşma bir teamül kuralı haline gelebilir, Montrö Sözleşmesi gibi çok uzun yıllardır Türk Boğazlarının geçiş rejimini düzenleyen Montrö Sözleşmesi’nin hükümleri bir fesih durumunda uluslararası bir teamül olarak uygulanmaya devam edebilecektir. BM Deniz Hukuku Sözleşmesi’nin uygulanması savunulursa -ki ABD, BM Deniz Hukuku Sözleşmesi’ne taraf olmamasına rağmen bu sözleşmenin uluslararası teamül “customary law” olarak uygulanacağını savunmaktadır, Türkiye BM Deniz Hukuku Sözleşmesi’ne taraf olmadığından bu husus önemlidir, bu halde dahi Marmara Denizi bir iç deniz olduğundan Türkiye’nin egemenlik hakları daha geniş anlamda korunabilir. Zira 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi Marmara Denizi bir iç deniz olarak kara ülkesindeki tüm hakların kullanılabilirdiği bir deniz alanı olacaktır, başka bir anlamda kara ülkesindeki tüm haklar geçerli olacaktır. Bu hukuki meselelerin daha geniş bir biçimde tartışılması gerekir. Benim görüşüm Montrö Sözleşmesi’nin değiştirilmesi ve feshi, daha doğrusu ortadan kalkması kolay değil. Montrö’yü tanımayan, sürekli Montrö rejimine ısrarlı itirazı olan bir ülke bilmiyoruz, kanımca yoktur.

Kanal İstanbul bu hali ile yapıldığında Montrö’yü etkilemez. Etkilemesi için devletin Montrö Sözleşmesi’ndeki seyir ve geçiş düzenine aykırı bir takım işlemler yapması lazım. Montrö sadece boğaz geçiş güvenliği değildir. Karadeniz’in güvenliğini de ilgilendirir. Kanal İstanbul’un varlığı nedeniyle İstanbul Boğazı’ndan geçiş imkansız hale getirilmediği sürece, Montrö Sözleşmesi’ndeki seyir ve geçiş düzeni esaslı bir şekilde değiştirilmediği sürece Montrö Sözleşmesi Kanal İstanbul’un inşasından dolayı etkilenmeyecektir.

\*\*

## Kapt. TUNCAY ÇEHRELİ - Uluslararası Deniz Seyir Yardımcıları ve Fener Otoriterleri Birliği Gemi Trafik Hizmetleri Komitesi eski Başkanı ve Deniz Trafik eski Baş Operatörü: “Tehlike varsa ortadan kaldıralım”

Türkiye Denizcilik Federasyonu (TÜRDEF) tarafından düzenlenen “Kanal İstanbul İstişare Toplantısı”na katılan Uluslararası Deniz Seyir Yardımcıları ve Fener Otoriterleri Birliği Gemi Trafik Hizmetleri Komitesi eski Başkanı ve Deniz Trafik eski Baş Operatörü Kapt. Tuncay Çehrelî Kanal İstanbul’un söylendiği gibi 75 milyar doların çok daha fazlasına mal olacağını söyledi.

### “İşletme maliyeti düşünülüyor”

Proje bana göre bir şehircilik projesi, denizcilik projesi değil. Ancak ÇED raporunda Projenin amacı denizcilikle ilgili gerekçeler üzerine olduğu için yapacağım değerlendirme sunulan gerekçeler üzerinden olacak. Benim hem bir vatandaş hem de bir uzman olarak söz hakkım var. Söylenen maliyet 75 Milyar dolar. Aslında maliyet bunun çok üstünde olacak. Bir de işletme maliyeti var, ben şöyle bir araştırma yaptım. Örnek gösterilen Panama Kanalı’nın 2018 yılındaki işletme maliyeti 1.2 milyar dolar. Ben bunu bir yazımda belirttim. Sonra bir telefon aldım. ‘Ya’ dediler. ‘Bu rakam nereden çıktı. Sen hesap mı yapamıyorsun.’ Panama Kanalı’nı örnek gösteriyorsanız ben de size bunu örnek gösterdim, Panama Kanalı için rakam bu, Kanal İstanbul için ise birçok bilinmez var. Bu projenin fizibilite raporu henüz yayınlanmadı. Asıl fizibilite raporunu merak ediyorum. Yatırım maliyeti 75 milyar dolar deniyor. Şu an ona itibar etmek istiyorum. İşletme maliyeti ne olacak? Panama Kanalı 1.2 milyar dolar. Burada da dip taraması olacak. Belli periyotlarla tarama yapmamız gerekecek burada. Bunun maliyeti ne olacak? Güvenliği nasıl sağlayacaksınız? Askerle mi, polisle mi? Tabi ki güvenlik olacak. Bunun maliyetini neyle karşılayacaksınız? Çok farklı sistemler gerekecektir. Panama’da henüz VTS yok. 2017’de IALA adına Panama’ya gitmiştim, iki hafta kaldım. Panama Denizcilik İdaresi için VTS projeleri için bir rapor hazırladım. Bu görev sırasında Panama Kanalı’nı her yönüyle inceleme fırsatım oldu. Panama Kanalı’nın idaresi ve kontrolü çok ayrı bir şey. Biz böyle bir kanalı devlet eliyle işletemeyiz. Orada da Panama Kanal Otoritesi bağımsız bir yapı. Panama Denizcilik İdaresi’ne bağlı değil. Denizcilik İdaresinin başındaki kişi aynı zamanda denizcilik bakanıdır ama Panama Kanalı bu kişiye bağlı değildir. Kanal işletmesi ayrı bir bakanlığa bağlıdır.

### “ÇED raporunda kazalar için yanlış bilgiler var”

Gerekçeler üzerinden Kanal İstanbul’u değerlendirmek istiyorum. En önemli gerekçe Türk Boğazlarındaki tehlike. ÇED raporundan okuyorum. ‘2006-2017 yılları arasında İstanbul Boğazı’ndan ortalama 48 bin 953 deniz aracı geçmiş ve yıllık ortalama 19.91 kaza gerçekleşmiş’. Ben bu yazıdan şunu anlarım: İstanbul Boğazı’ndan yaklaşık 50 bin gemi geçiyor ve 20 tane kaza oluyor. Yanlış! Ya İstatistikleri okuyamıyorlar ya da istatistikleri farklı şekilde yorumlayıp yazıyorlar. 19.91 İstanbul VTS alanındaki kaza sayısıdır. Yani İstanbul Boğazı kuzeyinden 20 mil çıkın, güney batı yönünde de Silivri’ye kadar gidin. 55-60 mil uzunluğunda bir alandan bahsediyoruz ki bu kazaların büyük bir kısmı demir yerinde meydana gelen çarpmadır. İstanbul Boğazı’ndaki kaza sayısı ortalama 2 civarındadır. 2019 yılında bir kaza meydana gelmiştir o da Vita Sprit kazası, başka kaza yoktur Boğazın içinde. Bunu Bakanlık geçenlerdeki bir açıklamada düzeltti ve karşımıza yeni bir isim çıkarttı, İstanbul Boğaziçi Bölgesi diye. Bakanlığın yaptığı açıklamada aynen şöyle diyor; İstanbul Boğazı’nda 1’i Boğaziçi Bölgesi’nde olmak üzere toplam 15 gemi kazası yaşanırken. İnsanları bu şekilde yanıltmamalı. İstanbul Boğazı bu kadar tehlikeliyse neredeydiniz ya da neredesiniz?

### **“Çanakkale’nin rakamları İstanbul diye veriliyor”**

Kanal İstanbul ile ilgili her şeyin yolunda gittiğini var sayalım, ne kadar sürecek, 15-20 sene. Peki biz 15-20 sene bu tehlikelerle mi yaşayacağız? İstanbul Boğazı gerçekten Kanal İstanbul gibi bir projeyi gerçekleştirecek kadar tehlikeliyse o zaman gelin mevcut tehlikeler üzerinde de konuşalım. Bunlar nedir? Türk Boğazları için yapamadığımız ya da Kanal İstanbul’la yapacaklarımız nedir? Bakın bugüne kadar yapılan istatistiki analizlerde doğru olan, ‘gemi sayısı azalıyor, tonajlar artıyor’ değerlendirmesi. Bu doğru. Ancak onda bile o kadar yanlış bir ifade kullanıyorlar ki, aslında denizcilerin kulağını tırmalıyor. İstanbul Boğazından geçen yük miktarı 800 milyon gros ton diyorlar. Öyle diyemezsiniz. Yük miktarıysa ton olur gros ton olmaz. Aslında kullandıkları istatistik geçen gemilerin gros ton olarak toplam taşıma kapasiteleri yani taşınan yük miktarı değil üstelik verilen rakam İstanbul değil Çanakkale’nin rakamları. Doğru rakamlar Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı internet sitesinde mevcut.

### **“275 metrelik gemi geçemez”**

Özcan kardeşimin yaptığı değerlendirmelere tamamen katılıyorum ama kanalın teknik özellikleri hakkında çok da yorum yapmak istemiyorum. Zira şöyle bir sonuca varılır. 20.75 metre derinlik yeterli mi, hayır yeterli değil. O zaman 25 olsun. Cumhurbaşkanı da onu söylüyor, 25 metre diyor derinlik. Nedir bu rakam. 20 ile 25 arasında hafriyat ve maliyet açısından ciddi bir fark var. Geldiğimiz noktada 275 metrelik gemi geçmez denirse, tamam o zaman 200 metrelik gemi geçsin denebilir. Ya da 150 metrelik gemi geçsin. Bizim burada gerekçeler üzerinde durmamız lazım. ÇED raporunu ve denizcilikle ilgili eklerini okudum. Mesela navigasyonla ilgili değerlendirme. 20.75’lik bir kanaldan, sen hangi hesapla 17 metrelik bir geminin geçeceğini ön görüyorsun. Bunu bulamadım. Genel bir yaklaşım olarak gemi draftının yüzde 10 fazlası bir derinlik yeterli denebilir ama buna bölge ve şartlara uygun bir emniyet payı eklenmelidir. Bütün hesapları yaparsınız sonra da bir emniyet payı eklemeniz gerekir. Hesaplar 20 metrelik bir kanaldan 18 metrelik geminin geçeceğini öngörse bile siz 17 metrelik gemi geçsin diyebilirsiniz, bir metrelik fark sizin tüm şartlar için emniyet payınızdır. Buradan varacağımız sonuç. Tamam o zaman 17 metrelik değil, 16 metrelik gemiler geçsin denebilir ama sorun Kanalın söylenen teknik özelliklerinden ziyade ona gerçekten ihtiyaç olup olmadığı.

### **“Bu kanala ihtiyaç var mı?”**

Bu kanala ihtiyaç var mı? Sormamız gereken asıl soru bu. Eğer orada bir şehir yapılacaksa ve bu ciddi bir para getirecekse bunu anlarım. Geçen bir belgesel kanalında gördüm. Dubai’de yeni bir şehir yapılıyor, 500 milyar dolar bütçeli. Venedik gibi kanallar yapılacakmış, çok büyük bir proje. O zaman düşünülen şehir için 25, 30 metre genişliğinde böyle bir şey yapalım. 5 metre derinliğinde küçük bir kanal. Mutlaka su görmek isteniyorsa böyle bir şey yapın. Derin olmazsa, Karadeniz ve Marmara’yla da birleşmezse doğaya da yıkıcı bir etkisi olmaz. Bunların hepsini söylerken bir şeyi ayrı tutmak istiyorum. Bana göre bu projenin çevresel etkisi denizcilikten çok ama çok daha önemlidir. Denizcilikle ilgili konularda ‘hata yaptık’ dersiniz. Akıntı 1 knot değil 3 knot olursa, ‘olmadı, hesaplayamadığımız’ dersiniz. ‘O zaman büyük gemiler geçmesin’ dersiniz. Bir tek para kaybeder Türkiye. Ama su havzalarını ve doğal dengeyi kaybedersek başa dönmek mümkün değil.

### **“Gemi başı 100 bin (!) dolar”**

100 bin dolar alınacağı söyleniyor Kanal İstanbul’dan geçen gemilerden. 50 bin gemi geçse 5 milyar dolar dolar. Çok iyi para. Peki Boğaz’dan biz ne kadar gelir elde ediyoruz Kıyı Emniyeti’nin verilerine göre? Geçen gün Bakan açıkladı. Toplam 794 milyon TL. Üstelik kılavuzluk ve römorkör hizmetleri dahil. Ne kadar yapar,

160 milyon dolar. Ama sağlık yok yani kılavuzluk, römorkör, fener ve tahlisiye hizmetleri. Sağlık da dahil gelirlere 150 milyon dolar diyebiliriz. Çok basit bir hesapla, 150 milyon dolar bölü 41 bin gemi; 4 bin dolar falan alınıyor gemi başına ortalama. Bütün gemilerden ortalama. Şimdi 100 bin dolardan bahsediyoruz.

### **“Altın / Frank detayı”**

Kanal İstanbul bir şekilde olursa, bunun uluslararası platformda savaşını verecek, bununla ilgili problemleri çözecek, Türk Boğazlarından oraya gemilerin aktarılmasını sağlayacak dış politika gücümüzün şu altın/frank konusuna da el atmasını isterim. Altın frank başından beri oldukça hata yaptığımız bir konu olmuştur Şöyle ki; geçmişi 1800’lü yılların Fransa’sında ortaya çıkan Germinal Frank’a kadar giden Altın Frank’ın içinde 0.2903 gram 24 ayar altına denk gelen miktarda altın var. Değeri böyle hesaplanmış. Montrö’nün Türkçe metinlerinde çok bulamadığım bir şeyden bahsedeyim. Ücretlerin yazılı olduğu ek 1’in dipnotu var. Halen, yani şu anda diye başlar, 100 kuruş 2.5 altın frank’a denk gelmektedir der. Türkçe metinlerde fazla bulamadım. Orijinal metinlerde var. Ben bunun sağlamasını 1936 yılı için yaptım, doğru çıkıyor. 1936 yılında 100 kuruş ile 2,5 adet 0.2903 gram 24 ayar altın başka bir ifadeyle altın frank almak mümkündü. Aslında bu dip not altın frank’ın 1936 yılındaki yaklaşık değerinin yanında altın frank’ın değerinin altının fiyatına bağlı olduğunu da belirtmektedir. Çok değerli bir hukukçu olan merhum Tahir Çağa 1982 yılında bir rapor düzenledi ve aynı yıl Türkiye bir güncelleme girişiminde bulundu. Bu güncelleme ile altın frank 3.2603 dolara çıkartıldı. Sonrasında birçok gemi para ödemededen geçti. Gelen siyasi ve ticari baskılar sonrasında 1983 yılında Türkiye, 3.2603’den %75.27 indirim yaptı ve bugün de uygulanan 0.8063 dolar seviyesine çekildi altın frank, hatta 3.2603 dolardan ödeme yapanlara da farklar geri ödendi.

### **“Geliri 18 kat artabilir”**

Altın frank içindeki 0.2903 gram 24 ayar altın miktarına göre hesaplanmalıdır. Ocak 2020 itibariyle altının gramı 50 dolar. Altın frank’ın günümüzdeki karşılığı 14.5 dolar diyebiliriz. Yani halen uygulanmakta olan 0.8063 doların 18 katı. O kadar basit mi böyle bir güncelleme? Elbette değil. Üstelik 1982 yılında tam başarılı olamamış bir girişim varken. Şu anda 150 milyon dolar gelirimiz varken bunu 1 milyara yükseltebiliriz. 1982 yılından beri aynı dolar kurunu kullanmak saçma gelmiyor mu size de. Ben üşenmedim ABD’deki enflasyona bile baktım. 1982 yılından günümüze gerçekleşen enflasyon toplamı %100’ün üzerinde, biz ise 1982 yılından beri aynı dolar sabitini kullanıyoruz. Tabii deniz taşımacılığının gerçeklerini de göz ardı etmemek gerekiyor. Bölgede, mevcut maliyetlere göre yapılmış deniz taşımacılığıyla ilgili birçok anlaşma ve yatırımlar var, bunları göz ardı edemeyiz. Uğraklı dediğimiz gemilerin çoğu sadece bu bölgede çalışabilecek nitelikte gemiler. Siz böyle bir şey getirdiğinizde adam gemimi al bari diyecek. Dengeleri bozmayacak kademeli bir güncelleme olabilir. Bunu hangi yolu izleyerek yaparsınız bilmiyorum ama altın frank’ın güncellenmesi gerekiyor.

### **“Tehlike varsa ortadan kaldıralım”**

Türkiye’nin bilinen bir denizcilik politikası yok. 2003 yılında Türk Boğazlarıyla ilgili tartışmalar sırasında IMO’ya yazılı olarak bir deklarasyonumuz oldu. Biz dedik ki, ‘biz Türk Boğazlardan az ya da çok gemi geçmesiyle ilgilenmiyoruz. Biz emniyetli geçişle ilgileniyoruz’. O halde, bir tehlike varsa Boğazlarda bunun üzerine gidelim. Temel konu, bir politika belirlemek. Az yada çok gemi geçirme planımız var mı? Kılavuz kaptan sayısını arttırmak bizim amaçlarımız içerisinde mi? Bunun için yapılması gerekenleri belirleyelim. Halen yüzde 60’larda İstanbul Boğazında kılavuz kaptan alan gemi sayısı. Türk bayraklı gemilerde ise bu oran ortalamanın altında. Takip edilebilir ve uygulanabilir ulusal denizcilik politikamız yoksa, bu boşluğu geçici bürokrat politika ve uygulamaları dolduracaktır.

## Müh. YAŞAR CANCA - TMMOB Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası (GEMİMO) İkinci Başkanı ve TMMOB Kanal İstanbul İl Koordinasyon Üyesi: “Kanal İstanbul’da kaza yapmamak için 15 saniyeniz var.”

Müh. Yaşar Canca Kanal İstanbul’da arıza durumunda makine tamir edilerek tekrar güç üretilme zorunluluk süresinin 15-30 saniyeye kadar ineceğini, bu süre içinde tamirat tamamlanmazsa geminin kıyıya çarpacağını söyledi.

Türkiye Denizcilik Federasyonu (TÜRDEF) tarafından düzenlenen “Kanal İstanbul İstişare Toplantısı’na katılan TMMOB Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası (GEMİMO) İkinci Başkanı ve TMMOB Kanal İstanbul İl Koordinasyon Üyesi Müh. Yaşar Canca ; uzakyol baş mühendisi ve yıllardır teknik müdür olarak çalışmalarım ,onlarca arıza ve kaza analizinden sonra varılan neticeye göre bir gemide normal operasyonların dışında beklenen yada beklenmeyen arızalar oluştuğunda en erken 2 dakika,ortalama 4ile 5 dakika arasında arıza tespit edilip giderilerek gemi tekrar köprü üstünün kontrolüne verilir. İstanbul Boğazi’nda bu süre içerisinde gemi kazaya uğramadan bazen köprü üstündeki pilotlar dahi tam olarak anlayamadan makine çalıştırılır ve biraz hız kaybı ile yoluna devam eder. Hatta son Vitasiprit kazasında yaklaşık 8-10 dakika sonra makine çalışılmıştır. Eğer gemi ana makinesi bir dakika önce çalıştırılabilseydi gemi tekrar kontrol edilebilecek ve kaza yaşanmayacaktı. Oysa kanal İstanbul içerisinde 10 knots süratle seyir eden bir geminin kenara olan uzaklığı 100 m dolayındadır. Kontrolü kaybeden geminin üzerindeki ataletle dakikada alacağı mesafe ortalama 300 m dir. Bu durumda geminin kenara çarpma süresi 15-30 sn dolayındadır. Buna önlem olarak düşünülen römörkör kullanılması ise bana uygun gelmemektedir. Çünkü, vitasprit örneğinde olduğu gibi 90-100 000 ton luk bir kütle için 10 knots süratle giderken nasıl durdurulabileceği bana izahı zor bir durum olarak gözükmemektedir. Eğer o hızdaki gemi ile kenar arasında bir römörkör kalırsa en basitinden tost olur.

### “Karadeniz’den Marmara’ya su akışı olacak”

Bu tür konularla neden ilgilendiğim soruluyor hatta tarafım sorgulanıyor.

Şöyle açıklamak isterim. ‘Atatürk’ün Gençliğe Hitabesi’nde verdiği görevi kendime ilke olarak edinmiş bir kişiyim. Türkiye Cumhuriyet Devleti ve Türk Milleti’nin yararına olan her konuda varım. Karşı olduğu her konuda da karşıyım. Çıkar gurupları Beni hiç ilgilendirmiyor ,hiçbir çıkarım da yok. Kanal İstanbul’la ilgili en çok çalışan kişilerden biriyim. Tarafsız bir şekilde bakmaya çalışıyoruz. Yüzlerce sayfalık raporlarımız var bununla ilgili. ÇED raporu çıktığı zaman 150 metreydi kanal, sonra 80 metreye düştü, 250 metreye çıktı, rapor askıdayken 275 metreye yeniden çıktı.

Çevre ve inşaatın sorunları ile ilgili çok sayıda rapor ve belge yayınlandı. Bazılarına değinmek isterim. Ben size bu çalışmalar içinden bazılarını özet olarak anlatayım.

Karadeniz’den Marmara’ya ilave olarak akacak su miktarı yıllık 24 milyon kilometreküp dur. Bunu şöyle tanımlayalım. İstanbul’un bir yılda kullandığı tüm su 1 milyon kilometreküp. 24 katı büyüklüğünde su Marmara’ya akacak. Neden derinliği 25 metreden 20,75 m düşürdüler. Çünkü 25 metre barajı, Tuna Nehri’nden gelen alüvyonları direkt kanalın içine atıyordu. O beş metreyi kullanıp bu alüvyonları Karadeniz’in içinde dolandırmayı planlıyorlar.

Söylenen İstanbul’ boğazından geçen gemilerin kanal İstanbuldan geçmesi teşvik edilerek geçiş ücreti kazanmak hatta yıllık 5 milyar usd gibi rakamlar telavüz ediliyor.peki doğru mu. Kanal İstanbul’dan alınacak

geçiş ücretleri için bu kanalın yapımı, işletilmesi ve uygulaması ekonomik açıdan mümkün gözükmemektedir.gerek yapım,gerek işletme maliyetleri son derece eksik hesaplanmışlardır.işletme maliyeti zaten ortada gözükmemektedir. Geçiş ücreti ise bir hayalden öteye gidememektedir.

Olaya bir de kamu açısından bakıldığında, İstanbul Boğazı'nın yaklaşık 200 milyon dolarlık kamu geliri var. Siz bunu alıp özel sektörün cebine veriyorsunuz. Bu kamu zararındır.

### **“İstanbul susuz kalacak”**

Konumuz dışında ama bilinmesi gereken İstanbul susuz kalacak. ÇED raporuna göre Sazlıbosna Barajı'nın ve Terkos Barajı'nın suları var. Sazlıdere Barajı zaten kalkıyor. Terkos'un 500 metre yanından geçiyor kanal. Daha kanalı kazarken Terkos Gölü kuruyacak. Daha büyük bir sorun var. Terkos Gölü ile deniz arasında 600 metre kum var. O kum erozyonla gittiği için önce İngilizlere verdiler, sonra Fransızlara verdiler başaramadılar Sonra Türk bilim adamları oraya ağaçlar diktiler. Kanal açtığınız zaman zaten Terkos Gölüne güle güle. Ne yapacaksınız orada? Beton bloklar koyacağız dediler. Devlet Su İşleri'nin olumsuz raporları var. İstirancalar'dan gelen suları ne yapacaksınız. Aşağıdan tünelden geçireceğiz diyorlar. O da bir sorun. Trakya'nın yapısı gereği toprak altında gölcükler var. Onların içerisine 1 metre su girdiği zaman gidiyorlar. İstirancalar'dan gelen yeraltı suları Sazlıdere'de, Küçükçekmece'de ortaya çıkıyor.

Melen Barajı yanlış yere yapılmıştır. Fay hattına yapılmıştır. Duvarları çatlamıştır. O bölgede baraj yapılamaz. Sürekli fay hatları geçiyor. Kanal deprem yapmaz diyorlar. Kanal deprem yapmaz evet. Kanal İstanbul'da bir deprem olursa kanalın açısını değiştirir. Şu anda 5.8'lik bir deprem oldu İstanbul'un karşı tarafı birbirine girdi. Özellikle Marmara Denizi'nin içinde çok büyük sıkıntı var.

### **“Marmara çürük yumurta kokacak”**

Kanal İstanbul Avcılar, Başakşehir, Küçükçekmece ve Arnavutköy'den geçiyor. Onlarca köyü sonsuza kadar ortadan kaldıracak. Buradaki arazilerin sadece kanalın geçtiği alan olarak planlanıyor. Depremsel olarak bir tek Başakşehir'in arkasında. Bakanlık bir çalışma yaptı. A ve B depreme dayanıklı. Sadece Başakşehir'in arkasında toprak B. Diğer yerler F. Yani siz oraya bina yapamazsınız.

Mesela arkeolojik alanlar zarar görebilir diyor. Orada Yarımburgaz Mağaraları var. Bunun ağzının önünden geçiyor kanal. Biz rezerv alanların korunması için imza atmıştık. AB'den kaynak almıştık. Şimdi o rezerv alanları da gidiyor. Kanal İstanbul için 400 bin ağaç kesileceğini de söylüyorlar. Hep bahsediyorlar Marmara çukuru diye. Siz o çalışmayı neden Fransa ve Polonya'ya yaptırdınız. Neden Türk bilim adamlarına yaptırmadınız. Siz diyor, Marmara Denizi altı yıl içinde çürük yumurta kokacak. Bir kere Marmara'ya daha yüksek oksijen oranlı su gelecek. Daha yüksek oksijenli su gelmesi demek Marmara içinde planktonların daha da çoğalması demek. Bunlar o kadar çoğalıyorlar ki sudaki oksijen yetmiyor. Bunlar da karbonmonoksit üretmeye başlıyorlar. Bu da Marmara Denizi'nin altı, yedi yıl sonra çürük yumurta kokacağı düşünülüyor.

### **“Endemik türler yok olacak”**

25 metre derinliğinde bir kanal yaptığınız zaman bu sular buradan geçip Ege'ye çıkacak. Ege adalarının Rodos'a kadar olan kısmı 10 yıla kadar etkilenecek. Orada bir sorun daha bizi bekliyor. Karadeniz'deki hidrojen sülfür gazlarının Marmara'ya akacağı yönünde şeyler de var.

Çok basit bir şey söyleyeyim. Terkos'ta, Sazlıdere'de endemik balık türleri var. Orada kuşlar var, şeyler var. Taşuyacağız diyorlar. Olmaz. Oralar özel türlerdir.



İnşaat mühendislerinin hesabına göre orada 4.4 milyar metreküp hafriyat olacak. Hesaplarken yeryüzünü düz hesaplamışlar. Orada ortalama 40-50 metrelik yükseltiler var. O toprağı nasıl alacaksınız. Günde 6 ton dinamit patlatılacaklarmış. Hesaba göre 1.1 milyar metreküp bile 20 senede bitirmiş. Bunu kamyonlarla taşıyacaklarmış.

Mesela Küçükçekmece’de sivilaşmış toprak var. O bölgenin tamamı sivilaşabilen bir toprak. Gemilerin geçerken yaratacağı vibrasyonla taa İstanbul’un içine doğru toprağı sivilaştırabilirmiş. Gemi geçtikçe bir yer çökecek. Ambarlı Limanı’nı bilen vardır. Orada 13 metreye zor iniyorsunuz. Siz Küçükçekmece içinde 24-25 metreye nasıl ineceksiniz?

O halde Neden Kanal İstanbul düşünülüyor ve ısrar ediliyor?

Öngörülerimizi eleştirileri ile birlikte konuşalım.

### **“İnşaat şirketlerine dolaylı destek olabilir”**

Montrö Türk boğazları Sözleşmesi’nin geçişlerle ilgili bir maddesinde boğazlardan geçen gemilerden ancak vergi ve harç alınır diyor. İstanbul’daki römorkör hizmetlerinin özelleştirilmesiyle ilgili geçmiş dönemler de de bir girişim vardı ancak yukarıdaki sebepten dolayı vazgeçildi. Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi gereği siz boğazlardan geçen gemilerden ücret alamazsınız. Ancak harç alırsınız, bu nedenle İstanbul Boğazı’nda herhangi bir işletmeyi özelleştiremiyorlar.

Kanal İstanbul ihalesinde görev alacağını daha önceki ihalelerden bildiğimiz inşaat şirketlerinin basına yansıyan bilgilere göre hemen hepsi zararda ve zor durumda . Kamu kaynaklarından bu şirketlere yüklü para aktarmak zor o nedenle yeni proje ve ihalelerle avans ödemesi şeklinde imkan yaratılabilmesi mümkündür.. Kanal İstanbul gibi bir projenin yapılamayacağına sonuna kadar inanıyorum.

### **“Patrikhane detayı”**

Az kişinin dile getirdiği diğer bir konu da Ortodoks Patrikhanesinin durumu. Kanal İstanbul tamamlandığında, eski İstanbul’u bir ada haline getirecektir.. İstanbul’un o bahsettiğiniz alanlar dünyada pazarlanıyor. O bölgede Ortodoks Patrikhanesi’nin yerleşme yerleri var. O bölgenin Möntrö Türk boğazları sözleşmesinden önceki gibi uluslararası bir alan olduğu, yeni imar yapılaşması ile de başka ülkeler içinde mahalleler inşa edileceğini ilan edilmesi bu tezimizi daha da kuvvetlendirmektedir. zaman içerisinde bölgenin özerk olması gerektiği ve o bölgenin Vatikan benzeri bir özerklik verilmesi planları şimdiden yapıldığını düşünmekteyiz. Peki Ruslar neden karşı çıkmıyor diye önemli bir soru aklımıza gelmektedir. Galiba Ruslar’ın Panslavizm hayalleri nedeniyle neden karşı çıkmadığı düşünülüyor. Ortodoks aleminin kontrolü Ruslara verildiğinde Panslavizm gerçekleşmesi daha kolay olabilecek

### **“Peki kanal İstanbul gerçekten İstanbul boğaz trafiğini emniyetli hale getiriyor mu?”**

Bunun gerçekleşmesi için, İstanbul Boğazından geçen gemilerin Yüzde 90’ının kanal İstanbula yönlendirilmesi gerekiyor

2018 yılında 250 metreden büyük geçen gemi sayısı 1000 küsur tane. Geçen Gemi sayısı da artmıyor, aksine azalıyor. Peki bu 1000 küsur geminin tamamını Kanal İstanbula yönlendirirsek İstanbul boğazından Kaza riski azalıyor mu? Hayır Kaza riski azalmıyor. Karadeniz Teknik Üniversitesi’nin yapmış olduğu bir çalışma var. İstanbul Boğazı’ndan geçen gemilerin 80-90 %’ını Kanal İstanbula yönlendirirseniz ancak istenen

güvenlik seviyesine ulaşıyor. Yani yüzde 80'nden daha fazlasını kanala yönlendirmeniz gerekiyor ki istenilen güvenlik elde edilsin. Ama bunu yayınlamıyorlar.

### **“Entegre ulaşım projeleri gereği merkez olarak tasarlanman ve uygulanan batı Marmara limanları işlevlerini kaybeder mi?”**

Evet, kaybeder. En basitinden Çinliler Türkiye'yi terk eder.

İstanbul Boğazı'ndan 300 metreden büyük gemileri geçirmediğimiz için Çinliler otomatik olarak bizim Marmara'daki limanları kullanmak zorunda kalıyorlar. Öbür türlü römorkör, özel izin getirmek gerekiyor. Siz kanaldan 300 metreden büyük gemiler geçireceğiz dersiniz, Romanya Köstence Limanı'nı Çinliler aldı zaten. Otomatik olarak limanı oraya yapacaklar. İstanbul'dan çekip gidecekler. Boğaz'dan geçemiyorlar şimdi. Ambarlı Bölgesi'ndeki limanlarımız özelliklerini kaybedecek.

### **“Kanal İstanbulda seyir yapmak ne kadar güvenli?”**

15 saniyeniz var.

Seyir, can ve mal emniyeti açısından bakalım. Bugün bir geminin ana makinesini etkileyen bir arıza oluştuğunda ,gemideki mühendislerin bu arızaya en hızlı müdahale etme süresi iki dakikadır. Ne olmuş, ne bitmiş iki dakika değerlendirilir. Bu süre . Ortalama zaman da 4 ya da 5 dakikadır. Ben gemide bulunduğumda çoğu zaman 4 dakikada ana makineyi yeniden çalıştırıyorduk.bu süre makul bir süredir. İstanbul Boğazı'nda arızalanan bir geminin kaza veya karaya çarpma süresi en az 8 dakika dır. Yani 8 dakika gemi kontrolsüz seyir yapabilir. Son vitasprit kazasına bakalım. Gemi ana makinesi yaklaşık 7 dakika 15 saniye sonra tornistan çalıştırıldı. Bir dakika öncesinde çalıştırsaydı gemi kontrol altına alınabilecekti ve o kaza yaşanmayacaktı. Kanal İstanbul'da böyle bir arıza olduğunda en fazla 15 -30 saniye vaktiniz var.

### **“Sigorta primi konuşulmuyor”**

Boğazın yapısına göre hiçbir gemi kıyıya ulaşamıyor.dolgu yapılan yerler hariç . İstanbul Boğazı'nda sadece Osmanlı Devleti döneminde Dolmabahçe Sarayı önündeki alanı betonla doldurmuştur karaya gelmesinler diye. Geri kalan alanlar doğaldır. Gemi hiçbir zaman karaya ulaşamıyor. Kullanıcılar açısından bu ölçülerdeki bir kanaldan gemi geçirmek yüksek risk demektir. Yüksek risk de yüksek sigorta primi demektir. Peki kim ödeyecek bu sigorta primlerini.bakıyorumda kimse sigorta primini konuşmuyor. Ben o sigorta primini ne kadar ödeneceğini bilemiyorum sanırım kimse de bilmiyor.

Peki mevcut durumda ilave sigorta primi ödeniyormu. Bildiğim kadarıyla Hayır. İstanbul Boğazı'ndan neden sigorta pirimi ödmeden geçiliyor. Çünkü İstanbul Boğazı'ndan alınan önlemler bir uluslararası su yolunun içerisinde, geminin limana girerken yaşayacağı riskler kadar olduğundan ekstra pirim alınmıyor. Ben Kanal İstanbul'a gemimi sokmam. Kimse bana bunu anlatamaz.

Ayrıca ,Çevre kirliliği açısından Kanal İstanbul'da seyir yapan gemilerin emisyonu ne olacak. Ben aynı zamanda regülasyon konusunda fiilen çalışıyorum. Karbon dioksit regülasyonu geliyor 2023 senesinde. Karbondioksit oranıyla canımızı yakacaklar. Römorkör maliyeti kadar maliyeti var. Bu da konuşulmuyor.

### **“Kanalın maliyeti”**

Yeni bir şehir kuruluyor. Uzun yıllar beklemesinin nedeni bir önceki İBB yönetiminin de ikna edilmemesi olabilir. Oradaki ilk planda 2.1 milyon insan deniliyordu. Şimdi 500 bine indirilmiş. Orada ne kadar nüfus yaşayacağını bilmiyoruz. Orada 9 köprü var. Bunların her birisi boğaz köprüsü. Hangi toprak zemine

koyacaksınız. Sıvılaşan toprak var. İstanbul'un yeni havalimanına yeni bir yakıt terminali bile yapamıyorlar. Orası güvenli bir alan oluşturmuyor. Maliyet diyorlar. İlk Kanal İstanbul çıktığı zaman 65 milyar dolar gibi bir rakamdan bahsettiler. Biz buna itiraz ettik. Bunun 95 ile 100 milyar Euro gibi bir maliyeti var. 75 milyara olmayacağını herkes biliyor.

### **“Yap işlet devret de yok”**

Milli gelirimiz 690 milyar dolar. Bizim şu anda uluslararası borcumuz 430 milyar dolar. Yap işlet devretler de yok bunun içinde. Türkiye bunu geri ödeyemez. Borcunuzu ödeyemezseniz size icra yaparlar. Siz İstanbul'daki tüm kamyonları orada çalıştırsanız 22-23 sene sürüyor. Alacakları kamyonlar da inanılmaz. Maalesef bu böyle bir proje. ÇED raporuna yüzlerce başvuru, itiraz var. Bu ÇED raporu eski 1/100 bin planına göre yapılmış. Yeni plan da askıda. Bunun yeni plana göre de yapılması gerekiyor.

Prof. Dr. ÖZCAN ARSLAN - İTÜ Denizcilik Fakültesi Öğretim Üyesi ve İTÜ Türk Boğazları Denizcilik Uygulama ve Araştırma Merkezi (İTÜBOA) Kurucu Müdürü: “Kanal İstanbul ile risk daha da artacak.”

İTÜBOA'nın 2019'da kurulduğunu ve Türk boğazları üzerine ilk çalıştayı Kasım 2019'a yaptığını hatırlatan Arslan, bu kurumun amacının kıyı yapılarından deniz ve hava kirliliğine kadar Türk boğazlarını ilgilendiren her konuda ilgili akademisyenler ve uzmanları bir araya getirerek akademik çalışmalar yapmak ve problemlere çözümler getirmek olduğunu söyledi.

Kanal İstanbul'un kendilerinin de ilgi alanına girdiğini belirten Prof. Dr. Arslan, riskli gemilerin kanalı kullanma olasılığının çok zayıf olduğunu ve bahsedilen riskin iki katına çıkacağına dikkat çekti.

### **“Tonaj artıyor, gemi sayısı düşüyor”**

Üç hafta kadar önce kendi yönetim kurulumuzda konuyu detaylı incelemeye aldık. Proje nasıl ortaya çıktı, saptamalar nasıl yapıldı. Satır satır da ÇED raporunu okudum. Daha önce yapılan akademik yayınlarla ilgili, geçiş süreleriyle ilgili çalışmalar yaptık. Yeni bir tez de verdik Çanakkale geçiş köprüsünün olası seyir etkileriyle ilgili. Konuyu yakalamaya çalışıyoruz. Kendi yönetim kurulumuzun dışında konuyla ilgili çalışmalara da katılıyoruz.

ÇED raporunu gerçekten satır satır okuduk. Özellikle denizcilikle ilgili alanlarını kendi alanımıza girdiği için yorumlayabilecek durumdayız. Bakanlığın daha önceki çalışmalarında 25-26 metre olarak verilmişti derinlik. Şu anda ÇED raporunda 20,75 metre olarak görünüyor. Şu anda İstanbul Boğazı'ndan geçecek gemi sayıları ÇED raporunda '2070'li yıllarda 86 bine çıkacağı tahmin edilmektedir' deniliyor. Böyle oran- veri olmaması lazım. Çünkü gemi tonajları büyüyor. Geçtiğimiz 15 yıl içinde sayı olarak gemi sayısı sürekli azalmış. 57 binleri gördükten sonra 42 binlere kadar düşmüş. Konteyner gemileri olsun ya da diğer gemiler büyümekten yana. Yani daha büyük gemiler geçecek. Bu 20,75 metrelik derinlik emniyetli geçişin 15.5-16 metrelerde, daha draftı yüksek olan gemiler için çok sağlıklı olmadığını düşünüyoruz. Sonuçta geminin yaralanması durumu var.

### **“Riskli gemiler boğaza devam edecek”**

Esas riskli dediğimiz gemiler Kanal İstanbul yapılsa bile İstanbul Boğazı'ndan geçmek zorunda kalacak. Bu 86 bin rakamı gerçekleşirse, ki ben sayıyı çok gerçekleşebilir görmüyorum. 275 metrelik iki gemiyle çalışmışlar 17 metre draftında, 48 metrelik tankerle 350 metrelik, 49 metre eninde 16 metre draftında konteyner gemisiyle deneyleri yapmışlar. Simülasyonla yapmışlar çalışmayı. Biz 10 dakikada bir gemi geçirebilirsek ne kadar gemi geçer, 8 dakikada bir gemi geçirebilirsek ne kadar gemi geçer gibi rakamlar var. Orada 8 dakikada bir gemi geçirebilirsek 40 bin gibi bir rakam var. Gemi sayısı artsa bile risk, iki taraftan da gemi geçiyor olacağı için, ikiye katlanmış olacak. Riskin akademik olarak basit bir tanımı var. Bir olasılık, iki sonuç.

Rapora göre kanalın en dar yeri 275 metre. 10 dakikada bir olduğu zaman anca 20 bin gemi geçiyor. O kadar gemi geçmeyi talep ederse bile, o kadar kapasitesi olmayacak gibi görünüyor. İstanbul Boğazı'ndan geçmek yerine Kanal İstanbul'dan geçmeyi tercih etse bile gemi, İstanbul Boğazı'ndan ortalama 1 saat 20 dakika ile 1 saat 45 dakika arasında gemi geçiyor. Bu süre yeni kanalda 2,5-3 saate kadar çıkacak. Basit hesapla risk iki katına çıkabilir diyebiliriz.

İstanbul Boğazı'nın en dar yeri 698 metre. Şu anda Boğaz'da çift yönlü trafik yok. Tek yönlü trafik var. Oluşan en olası kazalar da, makine arızası nedeniyle geminin karaya doğru gitmesi en büyük risk. 2 ila 5-6 dakika arasında süre var geminin karaya çarpması için. Bu kanalda 275 metre olunca bir dakikadan az süre olacak. Buradaki riskin arttığını söyleyebiliriz.

### **“Çıkan toprak ne olacak?”**

Şu anda bekleme sürelerinden bahsetmiş. Bekleme süreleri iki günden fazla değil bildiğim kadarıyla. Çok büyük ekonomik gelişmeler olmazsa, çok ekstra gelişmeler olmazsa bekleme gününün artması beklenmiyor. Kanal olduğunda da benzer bekleme süreleri olacaktır.

Karadeniz Boğaz çıkışında bir mendirek yapısı var. Kılavuz kaptanlar daha iyi bilir tabi ki. Oranın dışına kılavuz teknesi çıktığında büyük bir tehlike var kötü havalarda.

Bir gemi kanalın içine kadar girmeden kılavuz alamama durumu yok. İstanbul Boğazı'nın kuzeyi ve güneyi geniş. Kanal İstanbul dar yapılmış. Sonuçta bir takım analiz ve basit anlatımlar yaparsak, 70 milyon TL'lerden, 16 milyon dolarlardan bahsediliyor. ÇED raporuna göre en az 30 römorkörden bahsediliyor. İstasyonların kurulması gerekecek. Kurum maliyetleri de var. Bir de ilk planlamada İstanbul Havalimanı ile birlikte yapılması planlanmış. Çıkan toprağın oraya konması düşünülmüş maliyet olarak. Şu anda çıkan toprak nereye dolacak? Kanalın toprağıyla çarpan maliyeti daha da artacaktır.

### **“Kirece karşı kaplama yapılacak”**

İki boğazın giriş ve çıkışının ekstra trafik yaratma problemi var. İstanbul Boğazı'ndan çıkan gemiler ile kanaldan çıkan gemilerin ürettiği trafik de çözülmesi gereken bir problem. 20.75 metre derinliğin toprak dolgusu Karadeniz'e yapılacağı zaman dolacak orası. Dolma riski var. Derinleştirme maliyeti var. Bu işletme maliyetini de katmak gerekiyor.

Toprak yapısının kireçli olduğundan bahsedilir. Deniz suyunun karışmaması için kaplama yapılacağından bahsediliyor. Bu suların yeraltı sularına karışmaması için. O 5,5 kilometrelik alanı su geçirmez bir tabakayla kaplayacaklar. Ama bu ne kadar zaman dayanır ekstradan değerlendirmek gerekiyor. Demirleme durumunda kaplama alanına zarar verir mi bunu bilmiyoruz.

### **“İşletme maliyeti artacak”**

İşletme maliyeti olarak bunun kılavuzluk teşkilatı, römorkör ve işletme maliyeti olarak İstanbul Boğazı'ndan çok daha fazla olacağını düşünüyoruz. Dünyada aynı anda bin 500, iki bin konteynerin yüklenebildiği raylı sistemler var. Örneğin Ege Denizi'nden Yunanistan sınırına yakın bir yerde petrol depolama tesisi, Karadeniz'de büyük bir boru hattı yapıldığı taktirde İstanbul'u tankersizleştirmek mümkün olabilir. Yeni nesil 15, 20 binlik konteyner gemilerinin de yerleştirilebileceği yeni konteyner limanları yapılabilir. Bu tip yatırımların çok daha az maliyetli olabileceğini öngörüyoruz. Her proje yapılabilir ama fayda-maliyet hesabına bakmak gerekiyor.

Sonuçta projenin faydalısı olur. Fayda maliyeti yüksek olur. Fayda maliyeti yüksek projelere bakılması, daha hızlı hale getirilmesi veya 30 römorkör İstanbul Boğazı'na konulur. Belki böyle İstanbul Boğazı emniyetli hale getirebilir. Gemilerin hızındaki azalmayı, artmayı alıp onlara otomatik römorkör gönderen sistem kurulabilir. Eskort hizmetleri artırılıp orası çok daha emniyetli hale getirilebilir.

Müh. Erdal Yazıcı, ise toplantıda dile getirdiği konuşma metninin kendisi tarafından düzenlenmiş konumu yazılı olarak TÜRDEF'e iletti: "Kanal İstanbul 'Un Yapımı İçin Öne Sürülen Gerekçeler - Doğru Bilinen Yanlışlar"

- 1- İSTANBUL BOĞAZINDA GEMİLER ÇOK BEKLİYOR – YANLIŞ
- 2- GEÇEN GEMİLER PARA ÖDEMİYOR – YANLIŞ
- 3- KANALDAN TÜRKİYE YILDA 8 MİLYAR DOLAR KAZANACAK – YANLIŞ
- 4- KANALDA KAZA İHTİMALİ YOKTUR VEYA DAHA AZDIR – YANLIŞ
- 5- INDEPENDENTA TANKERİ 7 – 8 AY YANMIŞTI – YANLIŞ
- 6- KANAL İSTANBUL 'UN MALİYETİ 70 MİLYAR YTL.DİR – YANLIŞ
- 7- BOĞAZLARDAN GEÇEN TANKER VE GEMİ SAYISI ARTMAKTADIR – YANLIŞ
- 8- BOĞAZLARDA EMNİYET TEDBİRLERİ YETERLİ DEĞİLDİR – YANLIŞ
- 9- MONTRÖ BU DURUMDAN ETKİLENMEZ – YANLIŞ

Neden yanlış oldukları da aşağıda sunulmaktadır:

### **Bir Geminin Köprü Üstünden Kanala Ve İstanbul Boğazına Bakış**

Gemilerin seyir ve yakın çevresinde yaşayan insanların da mal ve can güvenliği açısından mesleki bilgi ve tecrübelerimi, sonunda da önerilerimi sizlerle paylaşmak isterim. Bu konuda sadece toplumun değil, ilgili tarafların da her konuda bilgilendirilmesi, doğru bilinen yanlışlar varsa, bunların da vaktinde değerlendirilmesi önemlidir. Zira bu proje sadece İstanbul halkını değil, pek çok yönü ile, tüm halkımızı ilgilendirmektedir.

İlk seferime 17 yaşında 160.000 tonluk Gaziantep Tankeri ile çıktım. Süveyş kanalından geçerek, İran'ın Harg Adasında ham petrol yükledik ve dönüşte Afrikanın güneyinden, Ümit Burnundan dolaşarak, 1 haftada gittiğimiz yolu, 35 günde döndük. Süveyş ve Panama Kanalları, gemileri Afrika ve Güney Amerika kıtalarını dolaşmaktan ve 1 ay daha fazla seyir yapmaktan kurtarır. Bu arada gemiler, ağır hava ve deniz koşullarından da korunmuş olur. Kanal İstanbul ise, İstanbul Boğazı 'na paraleldir ve kısaltacağı bir yol yoktur. Ancak İstanbul Boğazını diğer su yollarından ayıran bir özelliği, dünyanın en güzel şehri olan İstanbulumuzun ortasından geçiyor olmasıdır. Bu da muhtemel kazaların önlenmesi için ciddi güvenlik tedbirlerinin alınmasını gerektirmektedir. Doğrudur.

Şimdi Kanalın yapımı için öne sürülen görüşlere teknik açıdan, kısaca ve objektif olarak bakalım.

### **1- "İSTANBUL BOĞAZINDA GEMİLER 1-2 HAFTA BEKLİYOR" görüşü**

Gemilerin Boğaz girişlerinde 1-2 hafta bekledikleri, o nedenle gemilerin kanalı tercih edecekleri söylenmektedir. Eğer bu doğru olsaydı, günde ortalama 110 geminin boğazdan geçtiği göz önüne alındığında, boğazın her 2 tarafında ve her gün, 1000 ile 1500 geminin sıra bekliyor olması gerekirdi. Oysa böyle bir durum söz konusu değildir.

Gemilerin bekleme süreleri, fırtına – sis gibi, olumsuz doğa koşulları da dahil olmak üzere, ortalama 1-2 gündür. Tehlikeli yük taşıyan yüksek tonajlı gemilerin bekleme süreleri, çok daha kısadır. Gemilerin anlık pozisyonları gemileri gps ile takip eden uluslararası ; marinetraffic.com ve vesselfinder.com gibi web sitelerinden takip edilebilir.

Kaldı ki bekleyen gemilerin bir kısmı, yağ-yakıt ve kumanya alımı, makine onarımları veya personel değişimleri için beklerler. Ayrıca tehlikeli yükleri, tonajları ve kılavuz kaptan alıp almamaları açısından da, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü 'nün talimatlarını beklemek ve bu programa uymak zorundadırlar. Dünya denizlerinde seyreden tüm gemiler, gerek limanlarda yükleme ve tahliye için, gerekse kanal veya boğaz geçişlerinde sıra beklerler, kötü hava koşulları nedeni ile gerektiğinde demirlerler, hatta rotalarını değiştirirler ve bu tür zaman kayıpları normaldir, navlun maliyetleri içerisinde yer alır.

## **2- “BOĞAZLARDAN GEÇEN GEMİLER PARA ÖDEMİYOR” görüşü**

Boğazlardan geçen her gemi, fener-sağlık ve tahlisiye için para öder. Kılavuz ve römorkör hizmetleri için de tonaja göre, ayrıca para alınır. Burada önemli bir konu var. O da şu :

Montröden itibaren uzun yıllar bu bedel altın frank olarak ödeniyordu. Daha sonra 1983 yılında dolara çevrildi ancak dolar altına göre çok daha az değerlendirildi için, bu bedelin güncellenmesi halinde, yılda 350 milyon dolar olan gelirimizin, 2.4 milyar dolara yükselmesi mümkündür. Konunun uzmanları bu rakamları ve konuyu daha iyi değerlendirecektir. Öncelikle Montröye dahil ülkeler ile görüşerek, bu hakkımız tekrar elde edilebilir diye düşünüyorum. Böylece kanal için hiç para harcamadan, hakkımız olan bedeller alınarak, daha fazla gelir elde edilmelidir.

## **3- “KANALDAN TÜRKİYE YILDA 8 MİLYAR DOLAR KAZANACAK” görüşü**

Kanal İstanbul 'un gündeme geldiği 2011 yılında 50 milyar dolarlık bir proje olduğu açıklanmıştı Bugün ise projenin 70 milyar YTL, yani 12-13 milyar dolara mal olacağı ifade edilmektedir.

Yatırım maliyeti ne olursa olsun, bu kanaldan gelir elde edilebilmesi için, her yıl yeterli sayıda geminin Boğaz yerine bu kanalı tercih etmesi gerekir. Ancak elimizde bugün için, kesin bir rakam yoktur, sadece gelecek ile ilgili tahminler vardır. Bu kanaldan geçme konusunda karar verecek olanlar ise, o gemilerin seyir güvenliğinden 1. derecede sorumlu olan Uzak Yol Kaptanları ve gemilerin donatan firmalarıdır. Peki bu kararlar neye göre verilecektir.

## **4- “KANALDA KAZA İHTİMALİ YOKTUR VEYA DAHA AZDIR” görüşü**

Bugün boğaz trafiği eskiden olduğu gibi çift yönlü değil, tek yönlüdür. Günümüzde tankerler boğazlardan sadece gündüz geçebilirler. Bu geçişlerinde ise 250 metrenin üzerindeki tankernelere hem kılavuz kaptan hem de römorkör refakat etme zorunluluğu bulunuyor. Bu tedbirlerin neticesinde 25 senedir trajedik bir kaza yaşamadık. Yani Türkiye Cumhuriyeti Devleti alınan emniyet tedbirleriyle kaza riskini sifıra yakın seviyeye indirmiştir. Ve boğazlarımız dünyanın en emniyetli su yollarındandır.

Kaldı ki, kazaların önemli bir bölümü dümen kitlenmesi ve makine arızası gibi geminin kendi iç teknik donanımlarından kaynaklanmakta olup, kanalın bu tür arızaların oluşumunu önlemesi beklenemez, aynı kazalar orada da olabilir ve sonuçları çok daha yıkıcı ve hatta ölümcül olabilir.

Bir gemiyi ister boğazdan, isterseniz kanaldan, baştan kıçtan romörkörler eşliğinde, kılavuz kaptan dahil, her türlü tedbiri alıp geçirin, o geminin makine dairesinde bir yangının çıkmasını ve kısa sürede yangının tüm gemiyi sarmasını, hatta infilak etmesini önleyemezsiniz. Böyle bir durumda geminin boğazdan geçiyor olması, kanala göre çok daha güvenlidir. Zira o yanan gemiye söndüren romorkörler her açıdan yaklaşabilir, gemiyi çevirebilir, çekebilir ve çok daha etkin müdahalede bulunabilir. Böyle bir durumda kanalın etrafındaki yaşam alanları Boğaza nazaran çok daha yakın olacağı için, üstelik de kanal boyunca birkaç geçiş köprüsü olacağı için, patlama veya çıkan zehirli gazlar nedeni ile, sonuçları çok daha vahim, hatta ölümcül olabilir.

Bir makine veya dümen arızası için yüzlerce neden sayabiliriz.

Gemilerde otomasyon sistemleri elektronik, hidrolik ve pnömatik devrelere kumanda ederler. Bu devreler üzerinde de çok sayıda selonoid valf, kontaktör, röle, yağ, yakıt ve hava filtreleri bulunur.

Bu devre elemanları ve filtreler her an ve herhangi bir nedenle arızalanabilir veya tıkanabilir.

Tıpkı bir insanın damarlarının tıkanıp, kalp krizi geçirmesi gibidir. İşte o anda gemiler ya ana makineden, ya dümen kontrolundan yada elektrik enerjisinden mahrum kalabilirler.

Ayrıca Kanal, Boğaza nazaran çok daha dar olup, çap daraldıkça akışkanların hızı artacağından, kuzeyden güneye olan akıntı, özellikle poyraz havalarda çok daha şiddetli olur.

Bu şiddetli akıntı ve rüzgarlar, gemileri rotalarında tutmayı zorlaştırır.

7 Knot gibi düşük bir hızla seyreden 200 bin tonluk bir tankeri artı 3 knot akıntı ile beraber toplamda 10 knot hız altında, 2 - 3 römorkör ile bile tutamazsınız ...

Günümüzde gemilerin enleri 50 mt .ye , boyları ise 300 mt. ye ulaşmıştır.

250 mt. genişliğinde dar bir kanaldan geçen bu uzun gemiler herhangi bir kaza anında kanalı ve kanal trafiğini olduğu gibi tıkarlar. Kendi gövdelerinde de hem baştan, hem kıç taraftan ağır hasar alabilirler. Bir yangında ise kanal haftalarca kapalı kalabilir. Boğaz geniş olduğu için diğer gemiler emniyetli bir şekilde yollarına devam ederler, ancak kanalda bu söz konusu değildir. Üstelik kanalda arkadan gelen gemiler oldukları yerde ters çevrilemeyeceği için de, ancak romörkörler ile bu gemileri kıç taraftan bağlayarak, ters yönde çekmek gerekir ki, Kanal ancak bu şekilde ve çok uzun sürelerde boşaltılabilir.

Ayrıca Kanalda ve özellikle infilak halinde oluşacak kuvvetli hava basıncı, yakın çevrede yaşayan insanlar için, ciddi bir ölüm riski yaratacaktır. Oysa boğazda olan kazalarda bugüne kadar İstanbul halkından kimsenin burnu bile kanamamıştır. Son 45 yılda sadece 2 tanker kazası yaşanmıştır. Bunlardan biri 25 yıl, diğeri de 40 yıl önce yaşanan Independenta tanker yangınıdır. Ancak o yıllardaki boğaz geçiş emniyet kuralları ve sistemleri, bugünkü seviyelerde değildi.

Günümüzde ise Boğazlardaki kazaların önlenmesine yönelik olarak, gerek azalan gemi sayısı, gerekse Uluslararası Denizcilik Örgütü IMO 'nun koyduğu ve denetlediği yeni kurallar söz konusu olup, bu konuda Kıyı Emniyet Genel Müdürlüğü ile, HAVELSAN ve AVELSAN arasında, elektro-optik elemanlar içeren, yeni emniyet sistemleri ve yazılımları için anlaşmalar imzalanmıştır. Bu yeni sistemler de 2023 yılında ek tedbirler olarak hayata geçecektir. Dümen kitlenmesi veya makine arızalarında gemilere boğazlarda her açıdan yaklaşarak, müdahale edilebilir. Nitekim Aralık ayının son haftasında Aşıyan mevkiinde sahile çarpan Songa Iridium gemisi, boğaz trafiğini engellememiştir. O gemi açığa çekilinceye kadar, yanından 4



adet gemi, Marmaraya doğru yoluna devam etmiştir. Kuzeyden Boğaza giren 265 mt. boyunda yüksek tonajlı bir tanker ise, anında demirletilerek, asil olabilecek bir facia Boğazın genişliği sebebi ile önlenmiştir. Eğer 191 mt. boyundaki bu gemi kanaldan geçerken makine arızası yapsaydı, kanal trafiğini kitleyecek, arkadan gelen gemiler için de çatışma riski yaratacaktı.

##### **5- INDEPENDENTA TANKER YANGINI'na bir bakalım**

Kanalın yapımına sebep olarak gösterilen kazalardan biri olan ve bundan tam 45 yıl önce meydana gelen Independenta Tankerinin yangınının 7-8 ay sürdüğü ifade edilmektedir, oysa bu yangın 27 gün sürmüştü, ancak yıllarca enkazı kaldırılamamıştı, boğazlardaki gemi trafiği ise devam etmişti. Bu tarz bir yangın kanalda olursa, yanından başka bir gemi geçemeyeceği için, uzunca bir süre kanal kapalı kalır. Kaza sırasında her iki gemide kılavuz kaptan da yoktu.

"Evriali adlı Yunan bandıralı şilep, Karadeniz girişinde kılavuz kaptan olarak Boğaz'ı emniyetle geçmiş ve Harem önlerinde kılavuz kaptan istenen görevi bitirerek şilepten ayrılmıştır.

"Independenta adlı Romen tankeri ise Karadeniz'e geçmek üzere Boğaz girişine yaklaşırken kılavuz kaptan talep etmiş ancak kılavuz kaptan daha gemiye binmeden, yani her iki gemi de kılavuz kaptan olmaksızın, seyir halinde buldukları sırada çarpışma meydana gelmiştir."

Benzeri bir tanker infilakı kanalda olursa, yerleşim bölgeleri çok yakın olacağı için, çıkan hava basıncı nedeni ile, maksimum seviyede fiziksel darbe ve yıkımlar yaşanır.

Sızan zehirli gazlar, kanalın çevresindeki binaların yaratacağı hava koridoru nedeni ile, çok kısa sürede ve en az 10 km. lik bir mesafeye kadar yayılabilir, bu bölgede yaşayan yüzbinlerce insanın hayatını tehlikeye sokabilir. Bir anda bu kadar insana tıbbi müdahale imkanı yoktur.

Nitekim bundan 40 yıl önce yaşanan Independenta Tankeri 'nin infilakında, hiçbir yıkım veya zehirlenme olayı olmamıştır. Sadece yakın çevredeki binaların camları kırılmıştır.

##### **6- "BOĞAZLARDAN GEÇEN TANKER VE GEMİ SAYISININ ARTACAK OLMASI" görüşü**

Karada var olan Ceyhan – Bakü boru hattı, yeni devreye alınan Türkakımı ve Rusya petrolünü doğrudan Akdeniz 'e ulaştıracak olan ve açılması muhtemel Samsun - Ceyhan boru hatları nedeni ile, her geçen yıl boğazlardan geçen tanker sayısı azalmaktadır. Daha da azalacaktır.

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü de azalan bu rakamları web sitesinde açıklamaktadır. Son 10 yılda geçen gemi sayısı % 27 azalmıştır. Ayrıca deniz taşımacılık sektörü büyük tonajlı gemilere geçtiği için, tonaj artsa da gemi sayısı, dolayısı ile de gemi trafiği azalmaktadır.

Yine Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü verilerine göre, İstanbul Boğazı'nı son yılda kullanan 41 bin 103 geminin yüzde 67'sini yükü çok değerli olmayan, dökme yük ve genel kargo gemileri oluşturmaktadır. Dolayısı ile bu gemilerin ilave para verip de kanalı tercih etmeleri zordur, geriye kalan tankerlerin de ne kadarının kanalı tercih edecekleri konusu, sadece tahminlere dayalıdır. Bugün için elimizde somut bir rakam yoktur. Günümüzde gemi donatan firmalarının her türlü extra masraftan kaçındıkları da bir gerçektir.

##### **7- "YÜKSEK TONAJLI TANKERLER KANALDA DAHA EMNİYETLİ GEÇECEKTİR"**

Büyük tonajlı gemilerin draftları yani suya batma miktarları 20 metreye ulaşmıştır. Bu nedenle de daha derin sulara ihtiyaç duyarlar Kanalin açıklanan 25 mt. lik derinliği, ( belki de 20.75 mt. ? ) bu gemilerin kanaldan emniyetli geçmeleri için yeterli değildir. Karadenizden gelen suyun tuzluluk oranı düşük olduğu için, gemi az tuzlu olan bu kanalda daha da batacaktır. Yani gemi ile dip yüzey arasındaki mesafe, 4-5 mt. lere inecektir ki, bu suya çürük su denir. Bu mesafede pervane ve dümenin verimi düşer. Geçen gemi için büyük bir risktir. Gemiler gerektiğinde her an için, tam yol verebilirler. Bu türde bir manevra, gemiyi dibe doğru yaklaşık 1 ile 1.5 mt. daha batırır. ( Squad etkisi. ) Bu durumda geminin seyir emniyeti sıfıra iner. Oysa Boğazda böyle bir sorun yoktur. Kanalin dibi beton ile kaplanacaksa, herhangi bir tehlike halinde demir atılamaz. Beton olmasa bile, demir atıldığında geminin kış tarafı mutlaka ya sancağa ya iskeleye çeker ve kanalın duvarlarına çarparak, bordasında ağır hasarlar oluşabilir.

Zamanla yağın yağmurlar ve toprak hareketleri nedeni ile kanalın dibi ayrıca çamurla dolacaktır. Bu çamur ve Karadenizden akıntı ile gelecek olan kumlar, gemilerin kanalın dibine olan mesafesini daha da azaltacaktır. Dipteki bu çamurlar pervanenin yaratacağı anaför nedeni ile, soğutma suyu olarak derinden alınan kinistin valflerinin deniz suyu filtrelerini tıkayabilir, bu ise ana makine ve jeneratörlerin hararetini yükseltir. Hatta stop etmelerine sebep olabilir. Bütün bu faktörler, gemi kaptanlarının kanalı tercih edip etmeyeceklerini belirler.

Sürekli olarak kanalın dibinde biriken bu çamurun temizlenmesi ve tahliyesi gerekir ki, bu iş de uzun zaman ve yüksek maliyetler gerektirir.

### **Bugüne kadar hiç kimse tarafından dile getirilmeyen bir tehlike de şudur :**

Bazı yüzme havuzlarında yaratılan suni dalgaları gözlerimizin önüne getirelim.

İstanbulda beklenen 7.5 şiddetindeki deprem esnasında dar kanalın suları aynı bu havuzlarda olduğu gibi çalkalanacak ve her 2 duvar arasında metrelerce seviye değiştirecektir. Bu esnada kanalda olan tankerlerin havaya yükselip, dibe vurmaları ve gövdelerinin parçalanması kaçınılmazdır. Kanal, bir anda petrole boğulur hem Karadeniz, hem de Marmara denizimiz için geri dönülemez bir facia yaşanır. Biz denizciler kıyıya yakın sığ sularda aniden yükselen dalgaların, özellikle uzun gemilerin dibe vurup parçalanmasına yol açma tehlikesini çok iyi biliriz. Aniden çıkan fırtınalardan ötürü, yükselen dalgalarda, gemi parçalanmasın diye, gemilerin halatlarını çözmeye vakit bulamayıp, baltalar ile parçalayarak, iskeleden açığa kaçtığımız çok olmuştur. Bu tür olasılıkların ve tehlikelerin şakası yoktur. Risk alınamaz.

### **Sonuç olarak sunulan öneriler**

#### **1- 2 su yolunun önceden Simülasyonu yapılmalıdır :**

Kanalın tanıtımı için hazırlanan 3d görüntüler cezbedici, ancak yeterli değildir.

İlgili bakanlık basit bir iskeleye dahi onay vermek için, simülasyon çalışması istemektedir.

Kanal ve Boğaz geçişi için, yüksek tonajlı bir tankerin her türlü ağır koşullar altında acil demirleme, deprem dahil, yangın, infilak, romörkörler ile kurtarma ve yangın söndürme senaryoları simüle edilerek, hangi su yolunda gemilerin ve çevrede yaşayan insanların daha güvende olduğu, bilimsel olarak mukayese ve rapor edilmelidir.

Bu simülasyonun uluslar arası boyutta çalışan, tecrübeli ve bağımsız bir kuruma yaptırılması tercih edilmelidir.

## **2- Sigorta konusu iyi etüd edilmelidir :**

Kanalın yukarıda bahsi geçen ilave riskleri nedeni ile, buradan geçecek olan gemilerin ve yüklerinin tazmini yönünde, uluslar arası sigorta şirketlerinin ek risk primi ve tazminat isteme haklarının olup olmayacağı, yine bu konunun uzmanları tarafından ve önceden kesin olarak incelenmesi ve rapor edilmesinde yarar vardır.

## **3- Montrö andlaşması riske edilmemelidir :**

1550 sayfalık ÇED raporunda, sadece 1 satır olarak yer alan ve ileride Saros 'dan başlayıp, Çanakkale Boğazını 'da bypass eden 2. bir kanal yapımı dile getirilmektedir. Bu da son derece dikkat çekici olup, özellikle Montrö 'nün hiçbir şekilde tartışmaya açılmaması, bunun için en ufak bir ihtimal bile olsa, dikkatli ve duyarlı olunmasının, ülkemizin ve halkımızın geleceği açısından yararlı olduğunu düşünüyorum.

## **4- Kanal yerine boru hattı tercih edilmelidir :**

Her 2 görüşün de ileriye sürdüğü olumsuzlukların tümünü ortadan kaldıracak, gerçekçi bir çözüm olarak, Rusya petrolünü doğrudan Akdenize – Ceyhan 'a taşıyacak olan yeni bir boru hattının yapımı tercih edilmelidir. Bu hat Samsun – Ceyhan boru hattı olabileceği gibi, daha da ideali Novorossiysk – Ceyhan boru hattıdır.

Bu hat boğazlardaki tanker trafiğini tamamen ortadan kaldıracak, Montröyü tartışma zemininden, Türkiye'yi de 30-40 milyar dolar para harcamaktan kurtaracak bir çözümdür.

Ülkemize para kazandırması da kesin olan akılcı bir yaklaşımdır.

\*\*\*