



YALOVA ÜNİVERSİTESİ
university of yalova

T.C.
YALOVA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

**İSTANBUL BOĞAZI'NA ALTERNATİF BİR SU YOLU
OLARAK KANAL İSTANBUL'UN MONTREUX
SÖZLEŞMESİ BAĞLAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Ömer KESİCİ

Enstitü Anabilim Dalı : Uluslar arası İlişkiler

Enstitü Bilim Dalı : Uluslar arası İlişkiler

Proje Danışmanı : Prof. Dr. Kenan DAĞCI

MAYIS – 2015

T.C.
YALOVA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

**İSTANBUL BOĞAZI'NA ALTERNATİF BİR SU YOLU
OLARAK KANAL İSTANBUL'UN MONTREUX
SÖZLEŞMESİ BAĞLAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Ömer KESİCİ

Enstitü Anabilim Dalı : Uluslar arası İlişkiler

Enstitü Bilim Dalı : Uluslar arası İlişkiler

Bu tez 25/06/2015 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından oybirliği/oyçokluğu ile kabul edilmiştir.

Prof.Dr. Kenan DAĞCI

Prof.Dr.Efe ÇAMAN

Yrd.Doç.Dr.Gül Tuğba DAĞCI

Jüri Başkanı

- Kabul
 Red
 Düzeltme

Jüri Üyesi

- Kabul
 Red
 Düzeltme

Jüri Üyesi

- Kabul
 Red
 Düzeltme

BEYAN

Bu projenin yazılmasında bilimsel ahlak kurallarına uyulduğunu, başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunulduğunu, kullanılan verilerde herhangi bir tahrifat yapılmadığını, projenin herhangi bir kısmının bu üniversite veya başka bir üniversitedeki başka bir tez çalışması olarak sunulmadığını beyan ederim.

Ömer KESİCİ

25.05.2015

ÖNSÖZ

Türkiye Jeostratejik önemi ile bölgenin kara ve deniz bağlantılarını sağlayan Hazar havzası ve Orta Asya petrollerini ve doğalgazının dünyaya pazarlandığı bir enerji koridoru olup Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan İstanbul boğazının tarihi, kültürel, çevresel ve ekolojik değerleri ile dünyada benzeri bulunmayan su yolu olması Karadeniz ve bölge ülkelerinin güvenlik ve ekonomileri açısından önem arz etmektedir. Değişen ve gelişen bölge şartları boğaz bölgesinin bir enerji köprüsü olabileceğini göstermekte iken İstanbul boğazındaki gemi trafiğinin yoğunluğunun çevre, can, mal ve seyir güvenliğini tehdit eder boyutlarda olması bu durumu riskli hale getirmektedir. Ancak açılacak yeni bir su yolu hem bu ihtiyacı karşılayabilecek, hem boğaz üzerindeki tehlikeyi kaldırmış olacak hem de deniz ticaretinin gelişmesine katkı sağlayacaktır.

Küreselleşen dünyadaki gelişmelere yetişebilmek, bölgede etkinliği ile gücü olan bir ülke olmak; yetersizlikler karşısında büyük projeler üretebilecek yetkinliğe ve vizyona sahip olmayı gerektirmektedir. İstanbul boğazına alternatif ikinci bir su yolu olarak Kanal İstanbul Projesini ciddiye alınması gereken büyük ve önemli bir proje olarak gördüğüm için bu çalışmayı hazırladım. Bu çalışmada konuyla ilgili tüm bilgiler internet üzerinden kaynak tarama şeklindedir. Konu ile ilgili uzmanların yaptığı çalışmalar ve ilgili kurumlardan elde edilen veriler ile bu çalışma desteklenmiştir. Sonuç bölümünde edinilen bu bilgi ve verilere göre değerlendirmesi yapılmıştır.

Bu konu üzerinde araştırma yapmaya yönlendiren Öğretim Görevlisi Kaptan Murat Yorulmaz'a, tez konusu ile ilgili araştırmalarımın yardımcı olan kardeşim Peyzaj Mimarı Emine Kesici'ye, araştırma yöntemlerinde yardımlarını esirgemeyen Doç.Dr.Mehmet Adak ve Doç.Dr.Muharrem Es'e, değerli desteklerinden dolayı Prof.Dr.Efe Çaman, Yrd.Doç.Dr. Murat Alakel, Yrd.Doç.Dr. Gül Tuğba Dağcı'ya ve değerli bilgileri ile bu konu üzerinde danışmanlık yapan değerli Hocam Prof.Dr.Kenan Dağcı'ya teşekkürlerimi sunarım.

Ömer KESİCİ

19.05.2015

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	IV
KISALTMALAR	VII
TABLO LİSTESİ.....	X
GİRİŞ	1
BÖLÜM – I : TEORİK ÇERÇEVE.....	4
1.1 Literatür İncelemesi.....	4
1.2 Metodoloji	6
1.3 Dünyada ki Su Kanallarına Kısa Bir Bakış	8
1.3.1 Coğrafi Terim Olarak Kanal Nedir?	8
1.3.2 Dünyanın Önemli Dört Kanalı.....	9
1.3.3 Dünyada Yapılması Planlanan Kanallar	14
1.4 Hukuki Açından Kanal ve Boğazların Geçiş Rejimleri	16
1.4.1 Hukuki Açından Boğaz Kavramı.....	16
1.4.2 Uluslar arası Boğazlarda Geçiş Rejimleri.....	18
1.4.3 Dünyadaki Dört Önemli Kanalın Hukuki Durumu.....	20
BÖLÜM – 2 : MONTREUX BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ VE İSTANBUL BOĞAZI	23
2.1 Montreux Sözleşmesi'nin Hukuki Statüsü ve Önemi	23
2.1.1 Boğazların Hukuki Statüsünün Tarihine Kısa Bakış	23
2.1.2 Montreux Boğazlar Sözleşmesi	26
2.2 İstanbul Boğazı'ndaki Deniz Trafığı	30
2.2.1 İstanbul Boğazı'nın Özellikleri.....	30
2.2.2 İstanbul Boğazı'ndaki Gemi Trafığı	32
2.2.3 İstanbul Boğazı'nda Meydana Gelen Gemi Kazaları	37
2.2.4 İstanbul Boğazı'nın Gemi Kazalarına Etkisi	39
2.2.5 İstanbul Boğazı'ndaki Deniz Trafığını Azaltmaya Yönelik Uluslar arası Alanda Alınan Önlemler	42
2.3 Çevre Güvenliği ve İstanbul.....	50
2.3.1 Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı'nın Ekolojik Yapısı	50

2.3.2 Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı'ndaki Deniz Kirliliğinin Nedenleri ve Etkileri	52
2.3.3 İstanbul ve Boğaz Çevresinde Yapılaşma	57
BÖLÜM – 3 : KANAL İSTANBUL	63
3.1 Kanal İstanbul ve Tarihçesi	63
3.2 Kanal İstanbul Projesi'nin Uluslar arası Stratejik Önemi	69
3.3 Kanal İstanbul'un Uluslar arası Hukuki Durumu.....	76
3.3.1 Kanal İstanbul ve Möntroux Sözleşmesi	76
3.3.2 Kanal İstanbul'un Hukuki Rejimi.....	78
3.4 Kanal İstanbul'un İstanbul Boğazı'ndaki Deniz Trafikini ve Gemi Kazalarını Azaltmaya Yönelik Olası Etkisi	84
3.4.1 Kanal İstanbul Projesinin İstanbul Boğazı'ndaki Deniz Trafikine Olası Etkisi	84
3.4.2 Kanal İstanbul Projesinin İstanbul Boğazı'ndaki Gemi Kazalarını Azaltmaya Yönelik Olası Etkisi.....	88
3.6 Kanal İstanbul'un İstanbul Boğazı ve Çevresine Olası Etkisi ve Uluslar arası Hukuk Açısından Değerlendirilmesi	89
SONUÇ	101
KAYNAKÇA	108
EKLER	123
ÖZ GEÇMİŞ	134

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birlişik Devletleri
AÇG	: Azeri – Çırac – Güneşli
AFP	: Fransız Haber Ajansı
AVM	: Alış Veriş Merkezi
BLACKSEAFOR	: Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu
BMDHS	: 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
BP	: British Petrol
BTC	: Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı
COLREG	: Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü
ÇED	: Çevresel Etki Değerlendirmesi
DEKİK	: Deniz Kaza İnceleme Komisyonu
DSP	: Demokratik Sol Parti
EFİP	: Avrupa İç Limanlar Federasyonu
EPA	: Amerikan Çevre Koruma Ajansı
HKND	: Hong Kong Nikaragua Kanal Geliştirme Yatırım Şirketi
IMO	: Uluslar arası Denizcilik Örgütü
INOGATE	: Ülkeler arası Petrol ve Gaz Taşımacılığı Programı
ITG	: İtalya – Türkiye – Yunanistan
ITU	: İstanbul Teknik Üniversitesi
IUCN	: Dünya Doğayı Koruma Birliği

KBBS	: 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi
KEİ	: Karadeniz Ekonomi İşbirliği
LPG	: Sıvılaştırılmış Petrol Gazı
MARPOL	: Denizlerin Gemilerden Kirlenmesini Önleme Uluslar arası Sözleşme
MEPC	: Deniz Çevresini Koruma Komitesi
M.Ö.	: Milattan Önce
MT	: Metrik Ton
PAH	: Poli Aromatik Hidrokarbonlar
PSSA	: Özel Duyarlı Deniz Alanları
RDF	: Radyo Yön Bulma
SCP	: Güney Kafkasya Boru Hattı
SSA	: Özel Deniz Alanları
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
TAD	: Trafik Ayırım Düzeni
TANAP	: Trans Anadolu Doğalgaz Hattı Projesi
TAP	: Trans Adriyatik Doğalgaz Hattı Projesi
TBGTH	: Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri
T.C.	: Türkiye Cumhuriyeti
TEM	: Avrupa Transit Karayolu
TOBB	: Türkiye Odalar Borsalar Birliği
TSS	: Trafik Ayırım Şeması
TUBİTAK	: Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu

UNESCO : Birleşmiş Milletler, Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü

VHF : Çok Yüksek Frekans

VTS : Gemi Trafik Yönetim Bilgi Sistemi

TABLO LİSTESİ

Tablo 1: İstanbul Boğazı Yıllara Göre Uğraksız Gemi Trafığı	82
Tablo 2: İstanbul Boğazı Yıllara Göre Uğraksız Gemi, Gemi Tanker Sayısı ve Taşınan Tehlikeli Yük Miktarı	84
Tablo 3: 2009 - 2013 yılları arası İstanbul Boğazı Denizcilik Faliyet Bilgileri.....	89
Tablo 4: 1965-1988 yılları arasında Marmara denizinde 0, 10, 25, 50m derinliklerde ortalama çözünmüş oksijen miktarları.....	103

YAÜ, Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Proje Özeti

Tezin Başlığı : İstanbul'da İstanbul Boğazı Varken Aynı İşlevi Görecek İkinci Su Yolu Olarak Kanal İstanbul'un Açılması

Tezin Yazarı : Ömer KESİCİ

Danışman : Prof.Dr. Kenan DAĞCI

Kabul Tarihi :

Sayfa Sayısı : XIII (ön kısım) + 128 (tez)

Anabilimdalı : Uluslar arası İlişkiler

Bilimdalı : Uluslar arası İlişkiler

İstanbul Boğazı Karadeniz'i Marmara Denizine bağlayan tek su yolu olması sebebiyle stratejik önemi yüksek, tarih ve kültürel değerlere sahip, biyolojik koridor olma niteliğinde meteorolojik, hidrografik, oşinografi özellikleri ve Karadeniz ülkelerini dünya piyasalarına bağlayan ana ticaret güzergahı olması sebebiyle dünyanın en işlek ve tehlikeli su yollarından biridir. Montrö Sözleşmesinden bu yana her geçen yıl boğazdan geçen gemi sayısı artış göstermiş ve milyonlarca insanın can ve mal güvenliğini ve boğaz ekolojisini tehdit eder boyutlara ulaşmıştır. Ortadoğu Hazar havzası petrol ve doğalgaz rezervlerinin; Tuna-Ren, Tuna-Main gibi iç suları ile Main-Volga-Baltık, Don-Volga iç su yolu ve kanalların açılması ile Karadeniz ülkeleri için tek çıkış yolu olan boğaz üzerinden taşınması, boğazdaki tanker trafiğini daha da arttırmaktadır. Buda gemi tanker kaza risklerini beraberinde getirmektedir. Geçmişte İstanbul Boğazında birçok gemi tanker kazaları meydana gelmiş, bu da can, mal, çevre açısından ciddi sorunlar doğurmuş ve boğazın biyolojik koridor olma özelliğini yitirme noktasına getirmiştir. Ayrıca İstanbul Boğazında 90 bin dwt ve üzeri geçişlerde ek önemler alınması, hava koşulları ve tehlikeli durumlarda boğazın gemi trafiğine kapatılması boğaz girişinde gemilerin yığılmasına neden olmakla birlikte gemiler için ek maliyet getirmektedir.

Türkiye'nin konumu itibarıyla enerji koridoru olması sebebiyle boğaz gemi tanker trafiğinin ilerleyen yıllarda daha da artması beklenmektedir. Bu nedenle İstanbul Boğazına paralel ikinci bir su yolu projesi hazırlanmıştır. Bu çalışmanın temel amacı, İstanbul Boğazına paralel ikinci bir su yolu olarak Kanal İstanbul Projesinin yapılma nedenlerini ortaya koymaktır. Ayrıca Projenin hayata geçirilmesi ile bölgeye yapacağı etkilerden üç konu seçilerek incelemektir.

Araştırma, yazılı kaynaklardan bilgi toplama nitelikte olup temel araştırma içerik araştırma yöntemi kullanılarak gerçekleştirilmiştir.

Kanal İstanbul, güzergahı üzerinde ormanlık alanın az olduğu, en az kazı ve dolgu gerektirecek hat olup 300 bin dwt kadar kuru yük ve tanker gemilerin geçişine imkan sağlayacaktır. İstanbul Boğazı'na alternatif bir su yolu olarak Kanal İstanbul'un Montreux Sözleşmesi bağlamında değerlendirilmesinde; Montreux Sözleşmesi bağlamında Kanal İstanbul'un Hukuki Durumunda aykırılık olmadığı, alternatif su yolu olması ile yoğun boğaz trafiğinin azalmasına etki etmesi ve dolayısıyla kaza risklerini düşürmesi, böylelikle boğaz ve çevrenin korunmasına katkı sağlaması ile dünyanın en önemli doğal mirası olan Boğaziçi ve çevresinin korunmasına ilişkin sağlayacağı olası katkılar, elde edilen veriler doğrultusunda Kanal İstanbul'un ikinci bir su yolu olarak ihtiyaç olduğunu göstermektedir.

Anahtar Kelimeler: İstanbul Boğazı, Kanal İstanbul, Boğaz Gemi Trafığı, Montrö Sözleşmesi

Yalova University Insitute of Social Sciences Master Thesis Summary

Thesis Title : While there Bosphorus View the same function as the Channel Turning to the second Waterway Istanbul in Istanbul

Thesis Autor : Ömer KESİCİ **Advisor :** Prof.Dr. Kenan DAĞCI

Date of Acceptance : **Total Nummer of Pages :** XII (front) + 86 (project)

Department : International Relations **Field of Study :** International Relations

Istanbul Strait Black Sea and the Sea of Marmara to the one that connects the waterway because it is of strategic importance, history and cultural values, biological corridor to be in the nature of meteorological, hydrographic, oceanographic features and the Black Sea countries into world markets, connects the main trade route because it is the world's busiest and dangerous water is one of the ways. Montreux Convention every year since the increased number of ships passing through the strait and millions of people's life and property safety, and throat that threatens the ecology has reached. Middle East oil and gas reserves in the Caspian Sea; Danube-Rhine, Danube-Main as internal waters with the Maine-Volga-Baltic, Don-Volga inland waterway and canal opening with the Black Sea countries, the only way out that through the throat carriage, throat tanker traffic increases further. This raises the risk of accidents tanker ship. In the past many ships on the Bosphorus tanker accidents have occurred, this is life, property, environment raises serious issues in terms of the biological corridor to be the throat, and was brought to the point of exhaustion. Also on the Bosphorus 90 thousand dwt and above the transition, additional emphasis will be, weather conditions and dangerous situations throat vessel traffic shut down your throat at the entrance of vessels lead to a crash although for vessels has an additional cost.

Turkey's position as an energy corridor due to sore ship tanker traffic is expected to increase further in the coming years. Therefore, parallel to the Bosphorus waterway project was commissioned a second. The main purpose of this study, a second parallel to the Bosphorus waterway of the Canal Istanbul Project done is to determine the cause. In addition, the implementation of the project from its effect on the region chosen was to examine four issues.

The study is in the collection of information from written sources attribute content research was carried out using basic research methods.

Channel Istanbul, the wooded area on the route is less, is the line that would require

minimal excavation and filling valve will allow passage of up to 300 thousand dwt dry cargo and tanker ships. Istanbul Bosphorus waterway as an alternative channel for evaluating the Montreux Convention in the context of Istanbul; The Montreux Convention is not contradiction Case Law of the Istanbul Canal in the context of its actions to reduce the intense throat traffic with no alternative waterways and thus reduce the risk of accidents, possible so that the world and to contribute to the protection of the throat and the environment is the most important natural heritage will provide for the protection of the Bosphorus and the environment additives, indicating that the channel is needed as a second water path in accordance with data obtained Istanbul

Keywords; Istanbul Strait, Istanbul Channel, Strait Vessel Traffic, Montreux Convention

GİRİŞ

‘Denizciliği, Türk’ün büyük milli ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız.’ Kemal Atatürk (DTGM; 2013)

Dünyada deniz taşımacılığı ticari alanda en çok tercih edilen ulaşım sektörüdür. Dünya ticaretinin % 75’i deniz yolu ile gerçekleştirilmektedir. Globalleşen dünya ölçeğinde kara-hava-demiryolu gibi diğer ulaşım sektörleri ile entegre taşımacılığın gelişmesi, demir, kömür, tahıl gibi kuruyük ile hidrokarbon kaynaklarının (petrol, doğalgaz gibi), uzun mesafelere gemiler aracılığı ile taşınması, maliyetinin düşüklüğü, ürün zaiyatının minimum olması, bir seferde çok miktarda yükün taşınması gibi nedenler deniz taşımacılığının önemini arttırmaktadır. Bu nedenle gelişmiş ülkeler kalkınma adına deniz taşımacılığına önem vermişlerdir. Sanayileşme, teknolojik gelişmeler, artan ihtiyaçlar, pazar payının büyümesi gibi nedenler denizcilik sektöründe ticaret hacmi ile birlikte gemilerin büyüklük ve tonajlarının da artmasına yol açmıştır.

Deniz ticaretinde ulaşılmak istenen bölgelere ulaşımın en kısa yoldan sağlanmasında boğaz ve kanallar büyük rol oynamaktadır. İlk su kanalının açılması çok eskilere dayanmaktadır. Yakın tarihte de 19.yüzyıl sonraları ile 20.yüzyıl başlarında açılan Süveyş, Panama kanalları deniz ulaşımını kısaltmaları nedeni ile günümüzde de önemlerini korumaya devam etmektedir. 21.yüzyıla gelindiğinde açılması planlanan kanallar incelendiğinde, gemi trafik yoğunluğunun azaltılmasına yönelik ilkine paralel ikinci kanal projelerinin inşa edildiği görülmektedir. Birincisine paralel ikinci Süveyş Kanalı’nın inşası ve İkinci Don Volga Kanal İnşası bunlardan bazılarıdır.

Türkiye; üç tarafı denizlerle çevrili bir ülke olarak özellikle İstanbul ve Çanakkale boğazları ile Karadeniz ve Akdeniz arasında tek geçiş kapısı olması ile uluslar arası deniz taşımacılığında stratejik bir konumda yer almaktadır. Karadeniz’e kıyısı olan ülkeler olarak batıda Bulgaristan, Romanya, kuzeyde Ukrayna, kuzeydoğuda Rusya, doğuda Gürcistan ve Abhazya’nın Akdeniz’e ve Süveyş Kanalı ile Hint Okyanusu’na geçişini sağlayan tek su yolu Türk Boğazlarıdır. Küreselleşmenin getirdiği gelişmeler çerçevesinde Karadeniz’e kıyıdaş ülkelerin demokrasiye ve serbest ekonomiye geçmesi ile bölge ülkeleri arasında ekonomik işbirliğinin artırılması, bölgesel entegrasyonun ve barışa dayalı güvenli ortamın sağlanması amacıyla Türkiye’inde yer aldığı onbir ülke tarafından Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ) Antlaşması 1992 yılında imzalanmıştır.

Yeni kurulan ülkelerin kalkınmaları ve Rusya'nın ihracatının % 40'ının boğazlar üzerinden gerçekleşmesi bu antlaşmanın önemini ortaya koymaktadır. Rusya, açılan Don-Volga kanalı üzerinden deniz ticaretini arttırması sonucu, kanaldaki yoğun gemi trafiğinden dolayı ikincisinin inşasına başlamış ancak yarım kalmıştır.

Aynı zamanda Türkiye dünyada ispatlanmış petrol ve doğalgaz rezervlerinin dörtte üçüne sahip üretici Ortadoğu ve Hazar Bölgeleri ile tüketici Avrupa ülkeleri arasında yer almakta olup, dünyadaki petrol tüketiminin yaklaşık % 3.7'si Türk Boğazları yoluyla taşınmaktadır. Bunla birlikte Avrupa-Hazar-Ortadoğu enerji üçgeninde Türkiye enerji alanındaki yatırımları ile de (TANAP, TAP, BTC,, enerji boru hatları projeleri gibi) Rusya, Norveç ve Cezayir'den sonra doğalgaz da Avrupa'nın dördüncü ana arteri olma ve Hazar Havzası – Ortadoğu hidrokarbon kaynaklarının Avrupa'ya güvenli bir şekilde sevkiyatını hedeflemektedir (T.C.Dışişleri Bakanlığı, Türkiye'nin Enerji Stratejisi, 2015). Avrupa aynı zamanda deniz ulaşımında açtıkları kanallar aracılığıyla Tuna, Ren, Sen Nehirlerini birleştirerek Baltık Denizi'nden Karadeniz'e ulaşımı sağlayarak deniz ulaşımının ve ticaretinin gelişmesine yönelik çalışmalar yürütmektedir.

Bölgede yaşanan tüm bu gelişmeler, İstanbul Boğazı'ndan geçen gemi ve gemi tanker sayısında ciddi bir artış meydana getirmektedir. Boğaz gemi trafiğinin yoğunluğu nedeni ile emniyetli seyirin sınırlarını zorlayacak düzeye çıkması gemi ve tanker gemi kazaları için bir risk oluşturmaktadır. Geçmişte İstanbul Boğazı'nda yaşanan gemi tanker kazaları dikkate alındığında bu risk bugün zengin tarihi dokusu, kültürel zenginlikleri ve Asya kıtası ile Avrupa kıtasını birleştiren stratejik konumu ile köklü geçmişe sahip İstanbul şehri ve çevresi için tehdiye dönüşmektedir. Aynı zamanda İstanbul Boğazı'nı gemi seyir emniyeti amacıyla veya olası gemi tanker kazası sonucu gemi trafiğine kapatılması başta Türkiye olmak üzere bölge ülkelerinin ekonomilerinin de olumsuz yönde etkileyecektir. Deniz ticaretinin sürekliliği açısından boğaz trafiğinin açık olması önem taşımaktadır.

Bu amaçla; planlanan Kanal İstanbul Projesi'ni Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Başbakanlığı döneminde "Çılgın Proje" olarak 27 Nisan 2011 yılında Söğütözü'nde Haliç Kongre Merkezi'nde yapılan basın toplantısında açıklamıştır.

Bu gelişmeler doğrultusunda yüksek lisans tezimiz, İstanbul boğazı'na alternatif bir su yolu varken, aynı işlevi görecek ikinci su yolu olarak Kanal İstanbul'un açılması ile yapacağı etkilerin yanı sıra "Kanal İstanbul'un açılması Montreux Sözleşmesine aykırımıdır?" sorusuna binaen bu bağlamda değerlendirilmesidir.

BÖLÜM – I : TEORİK ÇERÇEVE

1.1 Literatür İncelemesi

Akten, Necmettin (2011) “75.yılında Montrö Boğazlar sözleşmesi Karadeniz’in değişen jeopolitiği çerçevesinde” isimli çalışmada Türk Boğazları’nın hukuki durumu ve seyir rejimi; Montrö Sözleşmesi, Türk Boğazları Tüzüğü ve IMO üzerinden incelenmiştir. Ardından Türk Boğazları’ndaki 1936 yılından günümüze kadar artan deniz trafiği rakamları ile ortaya konarak İstanbul Boğazı’nda meydana gelen deniz kazalarının analizi yapılmıştır. İstanbul ve çevresinin olası gemi tanker kazası tehlikesi ile karşı karşıya olduğu belirtilmiş, kaza olması durumunda boğazın deniz trafiğine kapanmasının Türkiye ve bölge için oluşturacağı olumsuzlukta çalışmada yer almıştır. Aynı zamanda Karadeniz’in enerji olma yolunda olduğu ve bunun boğaz üzerindeki gemi trafiğini arttıracağı ve alternatif deniz ulaşım ve demir yolları ile bu trafiğin azalabileceği belirtilmiştir.

Ece, Jale Nur (2005) “İstanbul Boğazı’ndaki Deniz Kazalarının Seyir ve Çevre Güvenliği Açısından Analizi ve Zararsız Geçiş Koşullarında Değerlendirilmesi” isimli doktora tezinde kazaların çevresel ve teknik araştırması yapılmış. Çalışmada İstanbul Boğazı’nın deniz trafiği ve boğazda meydana gelen deniz kazaları ile boğazın kazalara etkisi, analizi ve değerlendirilmesi, mevcut seyir güvenliği önlemleri incelenmiştir. İstanbul Boğazı gemi tanker trafiğinin azaltılmasına yönelik alternatif yollar olarak enerji boru hatları incelenmiş ve Hazar Havzası hidrokarbon enerji kaynaklarının Akdeniz’e iniş için tek güzergah olan Türk Boğazları üzerindeki tanker gemi trafiği yükünü azaltmada tek başına yeterli olmadığı yer almaktadır.

Küçükyıldız, Melik Çağrı (2014) “Petrol Tankeri Kazalarının Deniz Çevresine Etkileri ve Tazmin Sistemi” denizcilik uzmanlık tezinde Türk Boğazları’ndan geçen tanker istatistikleri, yıllara göre taşınan tehlikeli yük miktarı, İstanbul Boğazı’nda meydana gelen ve deniz kirliliğine yol açan önemli tanker kazaları ile birlikte petrolün deniz ekosistemine, çevresine ve ekonomiye verdiği zararlar örnekleri ile birlikte ortaya konmuştur. Ayrıca petrol tanker kazası sonrası oluşan çevresel zararların tazmin sistemlerine ilişkin mevzuat ve prosedürler incelenerek tazmin süreci sorgulanmaktadır.

Artüz, M.Levent (2007) “Bilimsel Açıdan Marmara Denizi” isimli kitabı tümüyle bir ülkenin sınırları içerisinde yer alan dünyadaki tek deniz olan Marmara Denizi hakkında çevre bilinci oluşması ve korunması adına hazırlanmış bir kitap olarak Marmara Denizi’nin genel özellikleri detaylı bir şekilde açıklanmıştır. Aynı zamanda bu çalışma Marmara Denizi’nin ekosistemi ve günümüze kadarki süreçte geçirdiği değişimler ile oluşan kirliliği ortaya koymaktadır. Marmara Denizi’nin kirlenmesine yol açan nedenler olarak evsel atıklar, tersaneler, gemi ve gemi tanker kazaları belirtilirken ekosistemin gördüğü zararın boyutları analiz ve ölçümler ile ortaya konmuştur. Bununla birlikte çevre sorunları küresel ve hukuksal yaklaşımla incelenerek kıyı ve çevrenin korunmasına yönelik denetim raporunda kitapta yer almaktadır.

Pazarcı, Hüseyin (1989) “Uluslar arası Hukuk Dersleri II” kitabında uluslar arası hukuka göre devlet, devletin yetkisi, devlet türleri ve uluslar arası hukuktaki etkileri ile birlikte devlet dışı birimler (Birleşmiş Milletler, Avrupa Ekonomi Topluluğu...) açıklanmaktadır. Uluslar arası hukukun mekansal kuralları olarak kara ülkesine ilişkin hukuk kuralları konusu içerisinde yer alan akarsu, göl ve kanalların statülerine ilişkin genel kurallarda kanallar konusu içerisinde Süveyş, Panama ve Kiel kanallarının hukuki durumları ortaya konmuştur. Kanalların yer aldığı konuma göre uluslar arası bir su yolu olup olmadığı belirlenerek, uluslar arası su yolu olması durumunda uluslar arası hukuki bir düzenleme konusunda genel eğilimin uluslar arası kanal niteliğinde olan su yollarının her birinin ulaşım rejimini kendi özellikleri içerisinde değerlendirmesi gerektiği yer almaktadır.

Diker, Vecdi (2005) “İstanbul’un Ulaşım ve Trafik Sorunu-Üçüncü Çevre Yolu ve Boğaz Geçişi” konulu çalışmada, İstanbul’un geçmişten bugüne nüfus artışı ve alansal büyümesi detaylı bir şekilde açıklanmaktadır. İstanbul’un kentleşme sürecinde mekansal büyümenin beraberinde getirdiği trafik, çarpık kentleşme, gecekondulaşma sorunları veriler ile desteklenerek ortaya konmuştur.

Ece, Jale Nur (2013) “Montrö Boğazlar Konferansı Tutanaklarından Tarihe Düşen Notlar ve Kanal İstanbul” isimli çalışmasında Karadeniz’in doğu-batı ve kuzey-güney enerji koridorunun merkezinde yer alması ile sahip olduğu jeopolitik önem, Türk Boğazlarının tarihçesi ile birlikte Türk Boğazlarının hukuki geçiş rejimini düzenleyen Montrö Sözleşmesi’ni, Montrö Konferansı Tutanakları üzerinden incelenmiş. Bu

çalışmada Montrö Sözleşmesi'nin Türkiye ve bölge için önemi ile tarihi süreçte yaşanan sıkıntılar ile birlikte Türkiye'nin izlediği usta diplomasi neticesinde dünyadaki boğaz sözleşmeleri içerisinde en geniş hakların verildiği sözleşme olduğu ve korunmasının gerekliliği ortaya konmuştur. Aynı zamanda Kanal İstanbul Projesi Karadeniz'in günümüz koşullarında jeopolitiği dikkate alınarak Türk Boğazları üzerinde artma eğilimi gösteren ve İstanbul ve çevresi adına tehdit oluşturan gemi ve gemi tanker trafiğinin azaltılmasına yönelik olarak planlandığını belirterek Montrö Sözleşmesi açısından incelenmiş. Kanal İstanbul Projesi ile ilgili olarak yapılması gereken olan yeni hukuki düzenlemeler yanında Montrö Sözleşmesi benzeri bir sözleşmesi yapılması gerektiği ortaya konmuştur.

1.2 Metodoloji

Bu yüksek lisansın konusu ; İstanbul'da, İstanbul Boğazına paralel yeni bir kanal projesinin yapılması. Bu nedenle, İstanbul Boğazı'na paralel yapılması planlanan Kanal İstanbul Projesi'nin gerekliliğine dair yaptığımız incelemede dökümantasyon metodu kullanılmıştır. Konunun daha iyi anlaşılmasını sağlamak amacıyla konu ile ilişkili alanlarda yapılan araştırma yazılarından faydalanılarak veri toplanmıştır. Araştırmanın konusuna ait ÇED raporunun yayınlamamış olması, konunun güncelliği ile ilgili olarak bilgilerin ve rakamların sürekli değişerek güncellenmesi, konunun kapsamının geniş olması göz önüne alınarak yazılı ve görsel basından da faydalanılarak geniş kaynak taraması yapılarak toplanan veriler doğrultusunda sonuç ve öneriler çıkarılmıştır.

Bu çalışmada öncelikle coğrafi kanal tanımı ve kanalların deniz ticaretinde ne kadar önemli olduğunun ortaya konması açısından dünyadaki önemli kanallar ve dünyadaki gelişmeler doğrultusunda açılması planlanan kanallar hakkında bilgi verilmiştir. İstanbul Boğazı'nın uluslar arası boğaz olması nedeni ile tabii olduğu hukuki durumun daha iyi kavranabilmesi amacıyla genel anlamda hukuki boğaz geçiş rejimleri ile ilgili genel bilgiler verilmiştir. Ardından bu tezin ana temasını oluşturan Kanal İstanbul Projesi hakkında genel bilgiler ile birlikte Türkiye'nin konumu ortaya konarak gerek Türkiye, gerekse uluslar arası arenada Kanal İstanbul'un deniz ticareti ve ulaşım güzergahı açısından öneminin kavranabilmesi amacıyla tarihi geçmişi ile stratejik önemi açıklanmıştır.

Araştırmanın Amacı ; Türk Boğazları; Balkanlar, Avrupa, Kuzey Afrika ile Hazar Bölgesi, Kafkaslar, Ortadoğu enerji hidrokarbon kaynaklarının bulunduğu bölgenin merkezinde yer alması nedeni ile deniz ticareti açısından ve enerji tedarikçi ülkeler ile tüketici ülkeler arasında enerji koridoru olması sebebi ile deniz ulaşımında stratejik bir konumda yer almaktadır. Bu nedenle İstanbul Boğazı'nın gemi ve gemi tanker trafiği kapasite sınırlarını zorlayacak şekilde artmıştır. Bu durumda oluşabilecek gemi ve gemi tanker kazaları İstanbul ve çevresini tehdit etmektedir. Bu araştırmanın amacı; İstanbul Boğazı'nda tehdit oluşturan gemi ve gemi tanker yoğunluğunun azaltılmasına yönelik boğaza paralel ikinci su yolu olarak yapılması planlanan Kanal İstanbul Projesi'nin hukuki durumu ile boğaz trafiğine, boğaz ve çevresine yapacağı olası etkileri Montreux Sözleşmesi bağlamında araştırmaktır.

Araştırma Konusunun Bağımlı Değişkeni ; İstanbul Boğazı'na alternatif bir su yolu olarak Kanal İstanbul'un Montreux Sözleşmesi bağlamında değerlendirilmesi.

Bağımsız Değişkenler ;

1. Montreux Sözleşmesi ve Kanal İstanbul'un Hukuki Durumu,
2. İstanbul Boğazından geçen gemilerin neden olabileceği deniz kaza risklerini azaltmak,
3. Dünyanın en önemli doğal mirası olan Boğaziçi ve çevresinin korunmasına ilişkin sağlayacağı olası katkılar,

Varsayım (HİPOTEZ) ; Boğaz Deniz Trafiğinin yoğunluğu sebebiyle beklemek zorunda kalan Ticari Gemilere alternatif su yolu oluşturarak, deniz trafiğinin rahatlatılması sonucu oluşabilecek gemi kaza risklerinin azaltılması neticesinde, dünya mirası olan İstanbul Boğazı ve çevresinin korunmasına katkı sağlamasına olası etkisi sebebiyle Kanal İstanbul'a ihtiyaç vardır.

Araştırmanın Yöntemi ; Araştırma, yazılı kaynaklardan bilgi toplama nitelikte olup temel araştırma içerik araştırma yöntemi kullanılarak gerçekleştirilmiştir. Bu yöntemin seçilmesindeki neden, İstanbul Boğazı'nın hukuki yönü, stratejik konumu, boğazın gemi trafiği, ekosistemi ve şehirleşme süreci üzerine yapılmış çalışmalar, grafik ve rakamsal veriler üzerinden mevcut durumu ortaya konmasını sağlayarak, Kanal

İstanbul'un gerekliliği üzerine değerlendirmenin yapılabilmesidir. Bu bağlamda, Kanal İstanbul üç bağımsız değişken üzerinden incelenmiştir.

Birincisi, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuki Sözleşmesi ve Montrö Sözleşmesi üzerinden Kanal İstanbul'un incelenmesi.

İkincisi, İstanbul Boğazı'ndan geçen gemilerin neden olabileceği deniz kaza risklerinin azaltmaya yönelik etkisi, geçmişteki deniz kazaları ve İstanbul Boğazı'nın yapısının gemi kazalarına olan etkisi üzerinden incelenerek Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü verileri doğrultusunda mevcut boğaz gemi trafiği ve IMO tarafından onaylanmış boğaz gemi trafiğini düzenlemeye yönelik tüzükler ve enerji boru hatları üzerinden incelenmesidir.

Üçüncüsü, dünyanın en önemli doğa mirası olarak Boğaziçi'nin korunmasına yönelik etkisi, Marmara Denizi'nin mevcut eko sistemini ortaya koyan veriler ve gemi tanker kazalarının yol açtığı kirliliğinin sonuçları, Kanal İstanbul'un güzergahı üzerinden konu ile ilgili yapılan çalışmalar, IMO'ya başvurularak MARPOL Sözleşmesi uyarınca alınan önlemler ve Montrö Sözleşmesi üzerinden incelenmesidir.

1.3 Dünyada ki Su Kanallarına Kısa Bir Bakış

1.3.1 Coğrafi Terim Olarak Kanal Nedir?

Kanal; "suyun belirli bir doğrultuda akmasını sağlayan doğal ya da yapay oluşum" (Eliçalışkan, 2014) olarak tanımlandığı gibi, "Akarsuları ya da denizleri birbirine bağlayan doğal ya da insan yapısı su yolu" (Dersimiz.com, 2015), "Bazı bölgeleri sulamak, kurutmak amacıyla veya gemilerin işlemesine elverişli insan eliyle açılmış su yolu" (Kanal Nedir, 2015) olarak da tanımlanmaktadır.

Tarihin derinliklerinden Osmanlı Dönemi Fransa Büyükelçisi 28.Mehmet Çelebi, Fransa dönüşünde bu ülkede gördüklerini derleyip yazdığı kitabında su yolu kanalını şu şekilde tarif etmiştir: "Bu kanal dedikleri, etraftan toplanmış yapma bir nehirdir. Eskiden ticaret erbabı ve yolcular tâ denizden nice mesafeler giderler yahut karadan nice meşakkat ve masrafla gidüp gelirler imiş. Gerek yolculara, gerek ticaret ehline kolaylık olsun, hem mesafe kısalsın ve hem de nakil de kolaylık olsun diye, üstelik baç

ve gümrükten faydalanmak düşüncesiyle bir kaçbin kise akçeler harcayup bu nehri yapmışlar. Şimdi Akdeniz'den bir münasip sefine (gemi) ile şehir ve kara arasından, karaya ayak basmadan Bahr-i Muhit'e (Atlas Okyanusu'na) ulaşmak müyesser olmuş ve umulmadık faydası görülmüş, ziyade mal gitmiştir'' (Çelebi, 1720).

Dünyada açılmış olan kanallardan belli başlıları; Büyük Çin Kanalı (en uzun kanal), Linaqu Kanalı (yeryüzündeki en eski kanal), Klona Kanalı (Tayvan), Süveyş Kanalı (Mısır), Panama Kanalı (Panama), Cape Coral (Florida-ABD), Welland Kanalı (Ontario-Kanada), Amsterdam Kanalları (Hollanda), Venedik Kanalları (İtalya), Korint Kanalı (Yunanistan), Kiel Kanalı (Almanya). Nehir kanalları olarak; Avrupa'daki Tuna-Ren-Main Kanalı, Rusya daki Don-Volga Kanalı'dır (Dirier, 2011a).

Bu kanallar arasında dünyada deniz ticareti açısından önem taşıyan dört kanal öne çıkmaktadır. Bu kanallar; Panama Kanalı (Panama), Süveyş Kanalı (Mısır), Korint Kanalı (Yunanistan) ve Kiel Kanalı (Almanya) dır.

1.3.2 Dünyanın Önemli Dört Kanalı

Korent Kanalı (Yunanistan), Suveyş Kanalı (Mısır), Kiel Kanalı (Almanya), Panama Kanalı (Panama) (Bknz.EK-1) dünyanın dört önemli kanalıdır. 'Kanal İstanbul' konumu ve stratejik önemi açısından dünyanın önde gelen 5 inci büyük kanal projesi olabilir. Dünyada kanal projeleri genel olarak 1900'lü yılların başında gerçekleştirildi. Temel amaç, gemilerin uzun mesafeler kat etmek yerine kestirme bir su yolu kullanarak varacakları yere daha çabuk ve masrafsız ulaşımın gerçekleşmesi idi (Vatan, 2011).

1.3.2.1 Panama Kanalı

Panama Kanalı, Orta Amerika 'nın en güney ülkesi Panama topraklarında yer almakta olup, Atlas Okyanusu ile Büyük Okyanus'unu birbirine bağlayan su yoludur.

Kanal İnşaatı ABD tarafından tamamlanmış ve 1914'te hizmete açılmıştır. 77 kilometre uzunluğundaki kanalın yapımı sırasında, sıtma ve sarı humma gibi hastalıklardan büyük toprak kaymalarına kadar her türlü güçlüklerle karşılaşmış ve yaklaşık 27.500 kanal çalışanı bu süreçte can vermiştir. Bu kanal, Güney Amerika ve Kuzey Amerika'yı birbirinden ayırmaktadır. (Bknz.EK-2)

Bugün New York'tan San Francisco'ya giden bir geminin, Panama kanalını kullanarak 9.500 km yol yapması, Horn Burnu'nun dolaşılmasını zorunlu kılan eski günlerdeki 22.500 km yola oranla büyük bir kolaylık sağlamaktadır. Açılışından 2002 yılına dek, yaklaşık 800.000 geminin geçtiği tahmin edilen Panama Kanalı'ndan her yıl 14.000'den fazla gemi geçmekte olup taşınan yük miktarı 203 milyon tonu bulmaktadır. Kanal boyunca yolculuk yaklaşık 9 saat sürmektedir. Ayrıca kanalda bulunan indirgeçli kaldırgeç sayesinde aşılması zor olan noktalarda gemiler ilerleyebilmekte ve hareketlenme kazanabilmektedir (Bknz EK-3, EK-4).

Panama kanalı dünyanın mühendislik harikasıdır ve en pahalı kanaldır. Kanal, bölgenin sosyoekonomik koşullarını geliştirmiştir ve Panama kanalı ile Panama halkının refah seviyesi yükselmiştir. Kanal ülkenin gelişimine önemli katkılar sağlamıştır.

Panama Kanalı deniz seviyesinden 28 metre yukarıdadır. Sıvıların dengesi kanunundan faydalanılarak gemiler kanal içinde yavaş yavaş yükseltilir ve aynı metotla diğer tarafa doğru indirilir.

Panama Kanalı projesiyle önce, Süveyş Kanalını açarak ün kazanan Ferdinand de Lesseps ilgilenmiştir. Panamaya keşfe çıkmak için (1876 da) 8 mühendisle yola çıkan Lesseps, Panama Ormanına yenik düşmüş ve 8 kişi gittikleri keşfi 5 kişi tamamlamıştır.

1880 yılında çalışmalara başlandığında Panama ormanının büyük darbesini yiyen işçiler, yazın kavurucu sıcakın altında, Eylül'de fırtına gibi yağın yağmurda, hepsi devasa boyutta olan kayalarla dolu Panama'da çalışmaya uğraşmışlardır. Bunun yanında sıtma ve sarıhumma sinekleri her şeyi talan etmekteydi. 1881-1889 yılları arasında 17 bin işçiden 5 bininin can vermesi üzerine şantiye kapatıldı. Ve bu projeye Amerikalılar el atmış, tedbirli davranılarak her türlü önlemi aldılar. Bataklıklara bolca petrol döküldü, en kuvvetli makineler kullanıldı, 30 bini zenci, 12 bini Avrupalı, toplam 42 binlik bir işçi ordusu çalıştırıldı. Panama Kanalı 3 Ağustos 1914 tarihinde hizmete açıldı ve yine aynı gün ilk kez bir gemi Panama Kanalı'ndan geçmiş oldu (KPSS, 2014).

1.3.2.2 Süveyş Kanalı (Mısır)

Bin yıllar önce Firavunlar dönemine dayanan bir hayalin gerçeğe dönüşmesi olan Süveyş Kanalı'nın, çalışmalarına ilk kez M.Ö 6. ve 7. yüzyıllarda Firavunlar döneminde başlanmış ancak tamamlanamamıştır. Daha sonra Arapların yarım bıraktıkları kanal

çalışmalarında Osmanlılar döneminde Yavuz Sultan Selim, II.Selim ve III. Mustafa Han'ın da önemli katkıları olmuştur.Yükselme döneminin büyük sadrazamı Sokullu Mehmet Paşa da kanal fikrini gündeme getirmiş fakat proje gerçekleştirilmemiştir.

Daha sonra on sekizinci yüzyılın sonunda, Napolyon, Mısır'da bulunduğu sıralarda Akdeniz ile Kızıldeniz'i birbirine bağlayan bir kanal yaptırmak istemiş ancak Fransız bilim insanlarından kurulan bir heyet yanılarak, Kızıldeniz'in sularının Akdeniz'in sularından çok yüksek seviyede olduğu, havuzlarla çalışan bir kanaldan başka bir tür kanalın yapılamayacağı iddia edilince bu proje terk edilmişti. Süveyş Kanalı inşaatına 1859'da başlandı (Bacak, 2011 s.11).

Osmanlı'nın Mısır Valisi Said Paşa'nın iznini alan Fransızlar tarafından 1859 – 1869 tarihleri arasında inşa edildi. Akdeniz'i Kızıldeniz'e bağlayan kanal, Avrupa ile Asya arasında Afrika'yı dolaşmaya gerek bırakmadan geçiş imkanı sağlamaktadır. Uzunluğu 193.3 kilometre, derinliği farklı bölgelerde 11 ve 24 metre arasında değişmekte, genişliği ise 205 metredir. Derinliği 11-12 metre. Su kesimi 10.36 metreden fazla olan gemiler kanaldan geçememektedir. Maliyeti bugünkü kurla 6.7 milyar dolar olan kanalkn, Mısır ekonomisine yıllık katkısı 4.8 milyar dolardır. Bu rakam, Mısır'ın turizm gelirinden sonraki en yüksek gelir kalemini oluşturmaktadır. Dünyada kapakları olmayan kanal olup, diğer kanallarla karşılaştırıldığında kaza oranı hemen hemen sıfırdır (Vatan, 2011).

Süveyş Kanalı inşaatına 25 Nisan 1859 târihinde başlandı. Kazma işinin yapılacağı bölge çöl olduğundan birçok güçlükler çıktı. Kazma işi 11 sene devam etti. Süveyş Kanalı inşaatında, teknik problemler ortaya çıktı. Üstelik bir arada çalışan İngilizler ve Fransızlar birbirlerinin niyetinden şüpheli olduğundan politik güçlükler zuhur etti. En büyük meseleyse finansman problemiydi. 130 milyon Fransız altını tahmin edilen harcamalar (41.860.00 dolar), 287 milyon Fransız altınına (92.414.000 dolar) ulaştı. 10 sene devam eden çalışmalarda 20 bin işçi çalıştırıldı. Bütün mânilere rağmen, kanal 17 Kasım 1869da trafiğe açıldı. (Berber, 2015)

Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla birlikte Hint Okyanusu ile Akdeniz arasında bir bağ oluşturan bu kanal ekonomik kazançların dışında farklı ekosistemlere sahip tropik özellikte ki Kızıldenizle, alt tropik olan Akdeniz ekosisteminin birbiriyle kaynaşmasına da sebep olmuştur.

Kanalın açılmasıyla birlikte birbirine karışan bu ekosistemde karşılıklı göçler başlayarak çeşitli plankton, algler, deniz bitkileri, süngerler, karidesler, yengeçler, yumuşakçalar, balıklar gibi bir çok canlı, iki deniz arasında geçiş yaptılar. Son kayıtlara göre 60 civarında balık türünün Akdeniz'e giriş yaptığı bilinmektedir. Kızıldenizli türler Akdeniz'e girdikten sonra davranışları, biyolojilerinde herhangi bir değişiklik olup olmadığı, türlerin bölgedeki durumları henüz tam olarak bilinmediğinden, Akdeniz ekosistemine nasıl etkiler yapacağı ve uyum gösterip gösteremeyeceği tam olarak bilinmemektedir. Yine de bilinen olumlu ve olumsuz etkiler yok değildir. Örneğin, Rhopilema nomedica türü deniz anası, Kızıldeniz'de yaşayan ve oldukça tehlikeli olan bir tür olup, bu deniz canlısı balıkçılık, turizm ve insan sağlığı üzerinde oldukça olumsuz etkiler yapabilmektedir. Bunun yanında, Akdeniz'de tür çeşitliliği Süveyş kanalının açılmasıyla başlayan göçle artmış bulunmaktadır.

Sonuç olarak, Kızıldeniz'in Süveyş aracılığıyla Akdeniz'e açılmasıyla her yıl 5 ile 10 yeni tür Kızıldeniz'den Akdeniz'e girmekte. Bu nedenle Doğu Akdeniz'in canlı varlığının %10'unu daha şimdiden Hint - Pasifik kökenli türler oluşturmaktadır. Bu göç sonucunda, belki de Akdeniz tarih öncesi zamanlarındaki zengin deniz yaşamına dönecektir (Hüdavendigâr, 2008).

Bunun yanısıra ülkelerin kalkınmasında büyük önem taşıdığından bölgede yeni ticaret güzergah arayışları da sürmektedir. Bu amaçla, İsrail Başbakanı Benyamin Netanyahu 29 Ocak 2012 tarihinde bakanlar kurulu toplantısında, Kızıldeniz'deki Elat kenti ile Akdeniz kıyısındaki Tel Aviv arasında 350 kilometrelik bir kara ve demir yolu ağı inşa edilmesi konusunu gündeme getirdi (Bknz EK-5). Netanyahu, yolcu ve mal taşıyacak olan bu yeni hattın Asya ile Avrupa arasında da uluslararası bir ticaret kavşağı ve Süveyş Kanalı'na rakip olacağını söyledi. "Asya ile Avrupa arasında mal taşıyacak bir hat olacak. Çin, Hindistan ve diğer yükselen güçler bu hatta büyük ilgi gösterdi" diyen İsrail Başbakanı, hattın kıtalar arası bir buluşma noktası olacağını söyledi. Netanyahu "Bu proje önümüzdeki 50 yıl boyunca İsrail'i tepeden tırnağa değiştirecek" şeklinde konuştu. Netanyahu, projeye Tel Aviv ile Elat arasındaki tren yolculuğunun 2 saate düşeceğini de belirterek, projenin ulusal ve uluslararası stratejik önemi olduğunu söyledi (Sabah, Süveyş Kanalı, 2012).

Doğu Akdeniz’de 15 trilyon metreküp olarak ifade edilen doğal gazın satış fiyatı ortalama 100 dolar/metreküp üzerinden hesaplandığında, nakit cinsinden ifade ettiği değer 1500 trilyon doları bulmaktadır (İstanbulhaber.com, 2011).

Fransız haber ajansı AFP'ye konuşan İsraili yetkililer, ülkenin Akdeniz'de çıkaracağı doğalgazın bu hat sayesinde doğrudan Hindistan'a, hatta Çin'e satılabileceğini söyledi. İsrail'in Akdeniz'de keşfettiği Tamar ve Leviathan bölgelerinde yaklaşık 680 trilyon metreküp doğalgaz olduğu tahmin ediliyor. Ayrıca İsrail'in bu projeye hem Süveyş Kanalı'na olan bağımlılığı azalıyor hem de dünyanın en önemli transit noktalarından olan kanala ciddi bir alternatif oluşturuyor. 1967'de Mısır, İsrail'e kanalı kapatmış ve bu yasak 1975'e kadar sürmüştü (Sabah, Süveyş Kanalı, 2012).

1.3.2.3 Kiel Kanalı (Almanya)

Savaş gemileri için 1895 yılında inşa edildi. Baltık Denizinde ulaşım açısından en önemli kanal. Savaş gemilerinin Danimarka'yı dolaşmadan geçiş yapabilmesi için tasarlanmıştı. Kuzey Denizinde Elbe Irmağı ağzındaki Brünstüttelkoog'dan, doğuda Baltık Denizi kıyısındaki Kiel limanında yer alan Holtenau'ya kadar 98 kilometre uzunluğunda, genişliği 103 metre, derinliği ise 11 metredir (Vatan, 2011).

Kanal Kiel üzerinde 10 köprü bulunmaktadır. Kanal üzerindeki yoğunluğun artması ile 1907-1914 yılları arasında kanal kapasitesini arttırmaya yönelik çalışmalar yapılmıştır. 1.Dünya Savaşı sonundaki Versay Anlaşması ile kanal uluslararası bir statü kazanmıştır. Ancak 1936 yılında Adolf Hitler uluslararası statüyü reddetmiş ve uygulamadan kaldırmıştır. Ancak Almanya'nın 2. Dünya Savaşında tekrar mağlup olması ile kanal tekrar uluslararası statüye girmiştir. Kiel Kanalı, şu an uygulamadaki yasalar gereği Almanya ile Barış içindeki tüm gemilere açıktır (KPSS, 2014).(Bknz. EK-6)

1.3.2.4 Korint Kanalı (Yunanistan)

Korint Kanalı, 1881-1883 yılları arasında inşa edildi. Panama Kanalı'nı inşa eden Macar mühendisler tarafından tasarlandı ve Yunan inşaat şirketleri tarafından inşa edildi (Vatan, 2011).

Ege denizinden Adriyatik denizine bağlantıyı kurmak için, kanalın bulunduğu yüksek noktadan 84 metre kadar dibe, sert taşlıktan oluşan beldeyi kazma mecburiyeti vardı.

Sadece bu gerekçe ile bugün ortalama 8 metre su derinliği elde edilebilinmiştir. Kanalı duvarları birbirine eşit uzaklıkta değildir. Yukarı duvarları 24 metre , aşağısı ise birbirine 21 metre uzaklıktadır (Korint Kanalı, 2015).

Korint Kırfezi ile Saranik kırfezini birbirine bağlayan kanal, 6.3 kilometrelik uzunluğuyla diğer örneklerden çok daha kısa olup, gemiler için kat edilmesi gereken mesafeyi 700 kilometre kısaltmaktadır. Kanalı genişliği 24, derinliği 8 metredir. Bu nedenle modern okyanus gemilerinin geçişine uygun değildir. Yılda kanaldan 11 bin gemi geçmektedir (Vatan, 2011).

Kanalı özelliklerinden birisi de, iki girişte mevcut olan, motorgücü sayesinde suya batırılabilinen körprülerdir. Yapıldığı yıllarda, navigasyon teknolojisinin gelişmemiş olmasından, Mora Yarımadası'nın etrafından deniz yolunun oldukça zor ve tehlikeli olması, bu kanalı ekonomik ve güvenlik boyutunu oldukça arttırmıştır. Navigasyon teknolojisinin ilerlemesi ile bu kanal her geçen gün taşıdığı önemi yitirmektedir. Ayrıca;

- Kanalı genişliği bugün yalnızca küçük boyuttaki gemilere göre dir.
- Güçlü ve hızlı gemi motorları sayesinde kazanılan zaman, kanalı değersiz kılmaktadır.
- 114 yıllık bu kanalı büyük çapta bakım ve onarım işleri, finans sorunları nedeniyle gerekli biçimde gerçekteştirilememektedir.

Kanal kullanım ücretinin yüksek olmasına karşın, kanaldan günde ortalama 30 gemi geçmektedir (Bknz.EK-7, EK-8). Yıl bazında ortalama 11.000 gemiye doğrudan geçit sağlamaktadır. Güzel manzarası için seyahat acentaları büyük oranda turist gemileri ile bu kanalı kullanmaktadırlar (Korint Kanalı, 2015).

1.3.3 Dünyada Yapılması Planlanan Kanallar

1.3.3.1 Nikaragua Kanalı (ikinci Panama Kanalı)

Nikaragua Kanalı ikinci Panama Kanalı olarak da adlandırılmaktadır (Bknz EK-9, EK-10). Nikaragua Hükümeti; Hong Kong Nikaragua Kanal Geliştirme Yatırım şirketi (HKND) ile Eylül 2012' de Nikaragua Kanalı'nın yapımı için bir çerçeve antlaşması imzalanmıştır. Atlas ve Büyük Okyanus arasındaki deniz ulaşımı için alternatif bir yol

teşkil etmekle birlikte Panama Kanalından geçemeyen çok büyük süper tankerler ile büyük konteynır gemilerinin geçişine de imkan sağlamış olacaktır.

Hong Kong merkezli şirketin arkasında Çin'in varlığı Çin'in bu proje ile Orta Amerika da yer alması ile uluslar arası arenada jeopolitik değişimlerin hızlandığı yönünde değerlendirilmektedir. Maliyetinin 50 milyar doları bulacağı belirtilen kanalın yapımına 22 Aralık 2014 tarihinde başlanmıştır. Nikaragua Devlet Başkanı Daniel Ortega projeyi Orta Amerika'nın en fakir ülkelerinden biri olan Nikaragua'nın kalkınması için bir umut olarak görmektedir (Akçadağ, 2015).

1.3.3.2 İkinci Süveyş Kanalı

Süveyş Kanalı'nın Kızıldeniz ve Akdeniz tarafındaki bölümlerinin genişletilmesinin yanı sıra orta kesimlerde 35 kilometrelik mesafe içinde "paralel bir kanal" açılması planlanmaktadır. Böylece kanaldan geçen gemi sayısının artacağı belirtilirken, proje ile 2023 yılında Mısır'ın kanaldan elde edeceği gelirin % 200'u aşacağı belirtilmektedir (Al Jazeera, 2015).

1.3.3.3 İkinci Don-Volga Kanalı

Rusya tarafından 1952 yılında hizmete açılan Don – Volga Kanalı ihtiyacı karşılamaya yetmeyince 1970'li yıllarda ikinci Don – Volga Kanal Projesi gündeme gelmiştir. İnşaatına 1980 senesinde başlanan proje 1990 yılında SSCB'nin dağılması ile parasal nedenlerden dolayı durdurulmuştur. Proje için 2007 yılında iki alternatif düşünülmüştür. Birincisi, yarım kalan kanalın tamamlanması, ikincisi ise mevcut kanalın güneyinden Kuma – Manic çukuru boyunca doğrudan Hazar Denizi ve Karadeniz'i birbirine bağlayan Avrasya Kanal Projesi. Kanalın uzunluğu 700 kilometre olarak hesaplanmaktadır. (Topraksuenerji; 2011)

1.3.3.4 Kanal Avrupa

Kanal Avrupa Projesini 16 Eylül 2011 tarihinde açıklayan Avrupa, üç nehri, daha açık bir ifade ile Fransa'da Kuzey Denizi'ne dökülen Sen nehri ile Karadeniz'e dökülen Tuna nehri ve Main ırmağını Tuna nehrine bağlayacak Ren – Vlain – Tuna Kanalı ile Ren nehri birleştirilerek Kuzey Denizi – Karadeniz arasında 4000 kilometre uzunluğunda maliyeti elli milyar Euro'yu bulması beklenen ve 2020 yılında

tamamlanması planlanması planlanan dev bir kanal projesi için harekete geçti. Bu proje ile Manş Denizi kıyısındaki Fransa'nın Antwerp Limanı ile Karadeniz kıyısındaki Romanya'nın Köstence Limanı birbirine bağlanmış olacak. 135 Avrupa şehrinin ekonomisini canlandıracak olan bu projede ilk etapta dokuz ülkede otuzbeş şehirde kanal ulaşım merkezleri ve limanları yapılması planlanmaktadır. Kanal Avrupa Projesi ile; 500 milyon insanın ulaşımının sağlanması, proje tren taşımacılığı ile desteklenerek nehir kanalları ile gemi taşımacılığının artırılması ve mevcut 150 milyon ton olan nehir taşımacılığının bir milyar tona çıkarılması, böylelikle kara taşımacılığında tır ve kamyonların % 70 oranında azalması ile beraber karbon emisyonunun % 65 azalması, enerji tasarrufu sağlanarak taşıma maliyetlerinin düşülmesi hedeflenmektedir. On insandan sekizinin 2050 yılında şehirlerde yaşayacağı tahmin edilmekte olup, buna göre Avrupa Birliği yöneticileri artan nüfus ihtiyaçlarını gidermesi, sürdürülebilir sevkiyat ağı oluşturması, istihdama büyük katkı sağlaması, etkin yolcu taşımacılığının karşılanması gibi sebeplerden dolayı projeye tam destek vermektedirler (Koca; 2011).

1.4 Hukuki Açıdan Kanal ve Boğazların Geçiş Rejimleri

1.4.1 Hukuki Açıdan Boğaz Kavramı

Boğaz kavramı coğrafi terim olarak, kara parçaları arasında iki deniz alanını birbirine bağlayan doğal ve dar deniz yolu olarak tanımlanmaktadır. Boğazlar oluşumlarına göre; doğal oluşan deniz yolu ve insan yapımı kanallar olarak ikiye ayrılır (Karatekin, 2006 s.13).

Hukuki yönden incelendiğinde, ulusal boğaz ve uluslar arası boğaz kavramları karşımıza çıkmaktadır. Ulusal Boğaz; tek bir devletin kıyılarından oluşan veya kapalı denize bağlanan dar suyu yolu olarak tanımlanmaktadır. Ayrıca tek bir kıyıdaş devletten oluşma şartı yanında tek bir kıyıdaş devletin karasularından oluşma şartı da eklenmektedir. Karasularından maksat boğaz genişliğinin 24 deniz milinden uzun olup olmaması ile ilgilidir (Ögüt, 2014 s.124). 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku sözleşmesine göre “her devlet karasularının genişliğini tespit etmek hakkına sahiptir ve bu genişlik tespit edilen esas hatlardan itibaren 12 deniz milini geçemez” (1982 BMDHS Kısım 2, Bölüm 2, Madde 3). Ulusal boğaz konusunda örnek, SSCB

döneminde bu devletin tek kıyıdaş devlet olarak çevrelediği ve Karadeniz Azak denizine bağlayan Kerch Boğazı'dır. 1991'de SSCB'nin dağılması ile Kerch Boğazı'nın batı yakası Ukrayna'nın kıyıları içinde kalmıştır (Öğüt, 2014 s.124).

Uluslar arası Boğaz; Uluslar arası ulaşım için kullanılan tek bir devletin egemenliği altında olsa dahi coğrafi konumu gereği Uluslar arası kullanıma açık boğazlardır (Öğüt, 2014 s.124). Uluslar arası Boğaz kavramı Uluslar arası Adalet Divanı 9 Nisan 1949 tarihinde görülen Korfu Boğazı davasında boğazın coğrafi yapısı gereği iki açık denizi birbirine bağlaması, Uluslar arası deniz ulaşımında kullanılıyor olması şartları vurgulanmıştır. 1958 Cenevre karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi (KBBS) ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)'ne göre Uluslar arası boğaz tanımı şu şekildedir. 1958 Cenevre KBBS'ne göre bir devletin karasularını açık denize bağlayan su yolu Uluslar arası boğaz olarak tanımlanmıştır. 1982 BMDHS'ne göre ise münhasır ekonomik bölge kavramı ortaya çıkmıştır. Bir devletin karasularını açık denize bağlamasının yanında bir devletin karasuları ile diğer bir devletin münhasır ekonomik bölgesini bağlayan, açık deniz ile bir ülkenin münhasır ekonomik bölgesini veya iki ayrı ülkenin münhasır ekonomik bölgesini birleştiren su yolu Uluslar arası boğaz olarak (Öğüt, 2014 s.125) 1982 BMDHS'nin Kısım 3, Bölüm 2, Madde 37 de yer almaktadır.

Uluslar arası boğaz şartları bir yana, boğazdan geçiş rejimi tamamen veya kısmen uzun süreden beri yürürlükte bulunan bir uluslar arası antlaşmanın konusunu oluşturuyor ise söz konusu boğaz da, uluslar arası boğaz olarak değerlendirilir (Karatekin, 2006 s.15). Dolayısıyla uluslar arası boğaz niteliğini taşıyan boğazları; kıyıları aynı devlete ait olan boğazlar, kıyıları aynı devlete ait olmayan veya birden fazla devlete ait olan boğazlar şeklinde gruplandırmak mümkündür (Vank, 1998 s.84). Belirtilen bilgiler ışığında tamamıyla Türkiye'nin egemenliğinde olan Türk Boğazları da kıyıları aynı devlete ait olan uluslar arası boğaz olup uluslar arası seyrüsefere açık, 20 Temmuz 1936 tarihinde on devletin imzaladığı Montrö Sözleşmesi ile benzeri olmayan uluslar arası bir antlaşmanın konusu olmakla birlikte Türk Boğazları'nın sadece geçiş rejimini düzenlemektedir.

1.4.2 Uluslar arası Boğazlarda Geçiş Rejimleri

Dünya ticareti küreselleşmeye bağlı olarak teknolojik gelişmeler ile artış göstermiş, ülkeler arası ilişkilerde beraberinde askeri, ticari menfaat çatışmalarını gündeme getirdiğinden deniz ulaşımında büyük önem taşıyan boğazların geçiş rejimlerinin düzenlenmesi bölge ülkelerinin çıkar gözetimlerinin dengeye oturmasını sağlaması, güvenliğin korunması istenmeyen siyasi gerilimlerin önlenmesi, çevre kirliliği üzerine kaygıların giderilmesi açısından büyük önem taşımaktadır (Vank, 1998 s.87). Coğrafi özellikleri askeri, ticari, siyasi önemleri açısından boğazların her biri farklılıklar gösterdiğinden boğazların geçiş rejimi düzenlemeleri de kendilerine has hukuki rejim gerektirmektedir. Boğazları; geçiş rejimleri özel sözleşme ile düzenlenmiş boğazlar, geçiş rejimleri özel sözleşme ile düzenlenmemiş boğazlar olarak gruplandırabiliriz (Vank, 1998 s.86).

Uluslar arası sefere açık olan boğazların hukuki rejimi 1958 KBBS ve 1982 BMDHS de düzenlenmiştir. 1958 KBBS uluslar arası boğazlardan yapılan geçişlerde “zararsız geçiş” özgürlüğü öngörmüş, 1982 BMDHS de geçiş özgürlüğü temel prensip olarak kabul edilmiş, uygulamada farklılıklar olmuştur. 1982 BMDHS de uluslar arası boğazlar açısından “transit geçiş” rejimi ile deniz hukuku doktrinine yeni bir kavram getirmiştir (Öğüt, 2014 s.125) Dolayısıyla boğazlardan geçiş rejimi “zararsız geçiş”, “transit geçiş”, “özel geçiş rejimleri (takımada geçişi hakkı, serbest geçiş hakkı, adhoc geçiş hakkı)” başlıkları altında incelenmiştir (Doğru, 2013 s.132).

1.4.2.1 Zararsız Geçiş Rejimi

Boğaz, devlete ait bir kıta ülkesi ve bir ada nedeni ile oluşmuşsa ve adanın diğer tarafından ulaştırmaya elverişli bir açık deniz veya münhasır ekonomik bölge kesimi varsa, böyle bir boğazdan geçişte “zararsız geçiş” rejimi uygulanır. Aynı şekilde bir devletin karasularını açık denizin bir bölümüne veya diğer bir devletin münhasır ekonomik bölgesine bağlayan boğazlardan geçişte de “zararsız geçiş” rejimi uygulanır. Ancak 1958 KBBS deki gibi boğazlardan zararsız geçiş hakkının, karasularınkinden farklı olarak kıyı devletince askıya alınması olanağı yoktur (Doğru, 2013 s.131). Zararsız geçiş BMDHS 19.maddesinin birinci fıkrasında “geçiş; sahildevletinin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar vermedikçe zararsızdır. Geçiş iş bu sözleşmenin hükümlerine ve uluslar arası hukukun diğer kurallarına uygun şekilde

gerçekleştirilecektir.” şeklinde belirtilirken, bununla birlikte aynı maddenin ikinci fıkrasında “yabancı bir geminin geçişi eğer bu karasuları içerisinde sahildevletinin barışına, düzenine ve güvenliğine zarar vermiş sayılacak hareketler maddeler halinde yer almıştır (1982 BMHDS Kısım 2, Bölüm 3, Madde 19). Sözleşmenin 18. Maddesinin 2. inci fıkrasında geçişin “sürekli ve çabuk” olacağı, bununla birlikte “durma ve demirleme sadece seyrüsefer olağan olaylarından olduğu veya mücbir sebep veya yardım ihtiyacı sebebiyle zorunlu olduğu veya tehlike veya yardım ihtiyacı içinde bulunan kişiler, gemilere veya uçaklara yardım götürülmesi amacıyla olduğu takdirde geçiş durma ve demirleme içerir” hükmü yer almaktadır.

1.4.2.2 Transit Geçiş Rejimi

Açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bölümü arasında uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlara uygulanacağı 1982 BMDHS Kısım 3, Bölüm 2'nin 37.maddesinde yer almaktadır. Aynı zamanda, hukuki statüleri özel sözleşme ile düzenlenmemiş ve tümü ile kıyı/kıyıdaş devletlerin karasularına dahil bulunan bir boğazdan kesintisiz ve hızlı geçmek amacıyla, denizde ulaşım ve havada uçuş hakkının 1982 BMDHS nin uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlar başlıklı üçüncü kısım hükümleri uyarınca boğazların kullanılmasıdır. Transit rejiminin koşulları zararsız geçişe göre daha serbesttir. Deniz altı su altından geçebilir. Kıyı devleti geçişi askıya alamaz, ancak sözleşmede belirtilmemişse de deniz kazası, fırtına, fiili imkansızlık hallerinde ulaşım emniyeti ve güvenliğini sağlamak amacıyla geçişleri geçici durdurabilecektir (Doğru, 2013 s.130). Dolayısıyla Transit Geçiş rejiminde devletin yetkileri, Zararsız Geçiş rejimine göre daha kısıtlıdır.

1.4.2.3 Özel Geçiş Rejimleri

Serbest geçiş rejimi, boğazların genişliği kıyıdaş devletin karasuları genişliğinin iki katından daha fazla olduğu için boğazın ortasında bir açık deniz alanı veya bir münhasır ekonomik bölge alanı mevcut olan alanlarda uygulanır.

1.4.2.3.1 Takımada Geçişi

Uluslar arası seyrüsefere açık boğazlar açısından takımada suları içerisinde su yolları ile ilgili bir düzenleme söz konusudur. Sözleşme takımada devletine zararsız geçiş rejimine yakın sui generis geçiş rejimi belirleme imkanı vermektedir.

1.4.2.3.2 Serbest Geçiş Hakkı

Genişliği karasuları genişliğinin iki katından daha fazla olan "Uluslararası boğazlar" da yer alan münhasır ekonomik bölge ya da açık deniz alanlarında, ilke olarak "serbest geçiş hakkı" kullanılmaktadır (Aydoğan, 2001 s.11).

1.4.2.3.3 Ad hoc Geçiş Hakkı

Özel anlaşmaların konusunu oluşturan "Uluslararası boğazlar" da ilgili anlaşma hükümlerini temel alan "ad hoc geçiş hakkı" diye nitelendirebileceğimiz özel geçiş rejimi uygulanmaktadır. Türk Boğazları 1936 Montreux Sözleşmesi uyarınca böyle bir ad hoc geçiş rejimine bağlı bulunmaktadır (Delikanlı, 2009).

1.4.3 Dünyadaki Dört Önemli Kanalın Hukuki Durumu

1.4.3.1 Panama Kanalının Hukuki Durumu

Atlas Okyanusu ile Büyük Okyanusu birbirine bağlayan Panama kanalında özel geçiş rejimi uygulanmaktadır. Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ile Panama arasında imzalanan 18 Kasım 1903 de Hay-Baunau Varilla Antlaşması ile kanalın eşit şartlarda tümün ülkelerin ticaret ve savaş gemilerine açık ve serbest olması kabul edildi. İlerleyen yıllarda ABD ve Panama arasında 1977 tarihinde bir antlaşma daha yapıldı. Bu antlaşmada kanalın işletilmesi, idaresi ve bakımı, geçişin düzenlenmesi, ulaşma ve denizcilik sorunları ile ilgili düzenlemeleri yapma yetkileri 22 yıl süre ile ABD'ne bırakıldı. Kanalın yönetimi ise Panama ve ABD tarafından oluşturulan bir kurul tarafından denetlenecektir. Antlaşmanın 31 Aralık 1999 tarihinde süresinin dolması ile ABD'ne verilen tüm yetki ve sorumluluklar Panama'ya geçti.

Panama Kanalı'ndan geçişe çeşitli güvenlik önlemleri alındıktan sonra izin verilmektedir. Kanaldan geçecek tüm gemiler 48 saat öncesinden kanal trafik istasyonuna isim ve bayraklarını, kanal kimlik numaralarını, kanala varış zamanlarını,

su çekimlerini, taşıdıkları yükün özelliklerini, son on beş günde uğradıkları limanları bildirmek zorundadırlar. Nükleer madde taşıyan gemiler Panama Kanalı'ndan geçmek için otuz gün öncesinden Kanal Deniz Güvenlik Danışmanı'ndan izin almak zorundadırlar. Uluslar arası boğazlardan geçen gemilerin taşıdıkları yük ve bayrak açısından farklılık gözetilmeksizin serbest geçiş rejimi uygulandığı, ancak nükleer madde geçişlerinde farklı bir uygulama zorunluluğunun olması kanalda geçiş rejiminde önemli bir detaydır. Panama kanalından geçişlerde tüm gemiler için kılavuzluk hizmeti mecburi ancak ücretsizdir. Kılavuzlar geminin danışmanı değil, geminin bütün kontrol ve sorumluluğunu üstlenirler. Böylelikle kanal içersinde meydana gelebilecek kaza ve ihmalden Panama Kanal İdaresi sorumludur (Ökten, 2008 s.146,147).

1.4.3.2 Süveyş Kanalı Hukuki Durumu

Kızıl Denizi Akdeniz'e bağlayan Suveyş Kanalı için 1858 de kanaldan tüm milletlerin geçişine izin verilecek, 99 yıllığına kanalı işletecek Suveyş Kanalı Şirketi kuruldu. Suveyş Kanalı'nda geçiş rejimi; Osmanlı İmparatorluğu, Macaristan, Avusturya, Fransa, İngiltere, Almanya, Hollanda, İtalya ve Rusya arasında 1888'de imzalanan İstanbul Antlaşması ile belirlenmiştir. Antlaşmaya göre kanal askersiz hale getirilecek ve hangi ülkenin bayrağını taşırsa taşısin savaş ve barış zamanlarında tüm devletlerin ticaret ve savaş gemilerine açık ve serbest olacaktır (Ökten, 2008 s.145,146). Ancak kanala asker yerleştiren Fransa ve İngiltere, Osmanlı İmparatorluğu'nun 1914 yılında Birinci Dünya Savaşına girmesini bahane ederek Mısırı ilhak etti. 1936 yılında İngiltere, Mısır ile antlaşma yaparak Suveyş Kanalı'nı garantiye alarak bölgeden çekildi (Muharrir; 2012). 1956 yılında Mısır, Kanal Şirketini millileştirdi. Ancak Kanal Şirketi bu kararı tanımayarak idaresine devam etmiş, 1958 yılında Dünya Bankası'nın Mısır Hükümeti ile kanalın idaresi ve mali durumu üzerine imzaladığı antlaşma ile Kanal Şirketi'nin mali durumu bozularak çökmesi üzerine kuruluş kendiliğinden ortadan kalktı. Arap İsrail Savaşı esnasında İsrail'in 1967 yılında kanalın doğu kıyısını işgal etmesi ile Mısır, Kanalı sekiz yıl boyunca ulaşıma kapalı tuttu. 1975 yılında kanal mayın ve kalıntılardan temizlenerek tekrar hizmete açıldı. Bir kamu kuruluşu olan Suveyş Kanalı için 1888 yılında imzalanan İstanbul Antlaşması ile taraf devletlerin, günümüz politikaları çelişmediğinden yeni antlaşmaya ihtiyaç duyulmamıştır.

Suveş Kanalı'ndan gemilerin transit geçme süresi 12 – 16 saat dir. Gemiler belirli bir hızda ve her iki gemi arasında belli mesafede konvoy halinde geçişine izin verilmektedir. Kanal da 14 adet kılavuzluk istasyonu mevcut olup Suveş Kanal İdaresi tarafından her transit gemi için dört farklı noktada kılavuz kaptan verilmekte ve 300 ton ve tüm transit gemiler için kılavuz kaptan zorunlu olmaktadır (Bacak, 2011).

1.4.3.3 Kiel Kanalı'nın Hukuki Durumu

Baltık Denizini Kuzey Denize bağlayan Kiel Kanalı tamamıyla Almanya'nın sınırlarında yer almaktadır. İç sular rejimine tabi olan kanal 1919 yılında imzalanan Versailles Antlaşması ile uluslar arası statü kazanmıştır (kten, 2008 s.147). 1936 yılında Adolf Hitler uluslar arası statüyü reddetmiş ve uygulamadan kaldırmıştır. Ancak Almanya'nın İkinci Dünya Savaşı'nda mağlup olması ile kanal tekrar uluslar arası statüye girmiştir (KPSS, 2014). Kiel Kanalı'nda Almanya ile barış halinde olan tüm devletlerin savaş ve ticaret gemilerine açık ve serbest olacağı bir rejim belirlenmiştir (kten, 2008 s.147).

1.4.3.4 Korent Kanalı Hukuki Durumu

Ege Denizi Adriyatik Denize bağlayan Korent Kanalı uluslar arası bir rejimin konusunu oluşturmamaktadır. (Pazarcı, 1989 s.223)

BÖLÜM – 2 : MONTREUX BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ VE İSTANBUL BOĞAZI

2.1 Montreux Sözleşmesi'nin Hukuki Statüsü ve Önemi

2.1.1 Boğazların Hukuki Statüsünün Tarihine Kısa Bakış

Türk Boğazları terimi; uluslar arası düzenlemelerde İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazını kapsamaktadır. İki açık deniz olan Karadeniz ile Ege Denizi'ni birbirine bağladığında Türk Boğazları uluslar arası su yolu olup, uluslar arası düzenlemelere tabidir. Tarih boyunca Türk Boğazlarından geçiş rejimi siyasal durumlara bağlı olarak belirlenmiştir. İstanbul'un 1453 yılındaki fethi ve 1484 yılında Karadeniz'in Osmanlı Devleti'nin iç denizi olması ile boğazlardan geçiş rejimi 19.yüzyıl başlarına kadar Osmanlı İmparatorluğu tarafından tek başına belirlenmiştir. İmparatorluğun zayıflamaya başlaması ve boğazların uluslar arası öneminin artması ile boğazlardan geçiş rejimi, uluslar arası anlaşmalar ile belirlenmeye başlamıştır (Doğru, 2013 s.136).

Türk Boğazları ile yapılan anlaşmalar; Osmanlı egemenliği dönemi (1453 – 1809), İkili Anlaşmalar ile düzenleme dönemi (1809 – 1841) ve Çok Taraflı Anlaşmalar dönemi (1841 – 1923) olarak üç döneme ayrılır. Mutlak Osmanlı hakimiyetinde olan boğazlar 1453 tarihinden itibaren yabancı devletlerin geçişine kapatılmışken, 1535 kapitülasyonları ile Fransız bayrağı taşıyan ticaret gemilerine tüm Türk limanlarına girip çıkma hakkı verildi. Karlofça Antlaşması (1699) ile Rusya ile Osmanlı arasındaki Boğazlar sorununa Avrupa müdahil olmuş, 21 Temmuz 1774 yılında Rusya ile Osmanlı arasında imzalanan Küçük Kaynarca Antlaşması ile Rusya Karadeniz'de ticaret gemilerini bulundurma ve ticaret gemilerini boğazlardan geçirme hakkını elde etmiştir (Ece, 2013 s.8,9). Bu antlaşma ile Karadeniz, Türk – Rus Denizi'ne dönüştürülmüş oldu. Osmanlı devletinin giderek zayıflaması, Karadeniz de Rusların etkinliğinin giderek artması sonucu, 1798 yılında imzalanan İstanbul Antlaşması ile Rus savaş gemilerinin boğazlardan geçişi de hükme bağlanmış oldu. Dönemin siyasi olayları sonucu 1809 yılında İngiltere ile Osmanlı arasında “Kale-i Sultaniye” Antlaşması imzalanarak Boğazlar barış zamanında da istisnasız savaş gemilerine kapalı hale

getirilmiştir. Bu antlaşma boğazlardan geçiş rejimini ikili antlaşmalar ile düzenlendiği dönemin başlangıcıdır (Vank, 1998 s.95). Boğazlar; 14 Eylül 1829 tarihinde imzalanan Edirne Antlaşması ile Osmanlılar ile barış halinde olan tüm devletlerin ticaret gemilerinin geçişine serbestlik getirerek uluslar arası statü kazanmıştır (Doğru, 2013 s.138,139). Osmanlı ile Rusya arasında sekiz yıl süreyle yürürlükte kalmak üzere 1833 tarihinde Hünkar İskelesi Antlaşması yapılmıştır. Antlaşmanın gizli maddeleri ile Rusya, istediği taktirde Çanakkale Boğazı'nı yabancı devletlerin savaş gemilerine kapatabilecekti. Bu antlaşma ile siyasi ve ticari kaygıları artan Avrupalılar ile Osmanlı devleti arasında çok taraflı antlaşmalar yapılarak boğazların geçiş rejiminin düzenlendiği dönem başlamıştır (Karatekin, 2006 s.33).

Londra Boğazlar Sözleşmesi 13 Temmuz 1841 yılında Osmanlı Devleti, Avusturya, Fransa, İngiltere, Prusya ve Rusya tarafından imzalanmıştır. Bu antlaşma ile Osmanlı Devletini Boğazlar üzerindeki egemenliğine sınırlama getirilerek boğazın koruyuculuğu beş devlete bırakılmıştır. Boğazlardan savaş gemilerin geçişi yasaklanırken, ticaret gemilerinin geçişi serbest bırakılmıştır (Ece, 2013 s.9). Paris Antlaşması Osmanlı Devleti, Birleşik Krallık, Fransa, Piemento, İtalya, Avusturya ve Prusya arasında 30 Mart 1856 yılında imzalanmış, Rus donanmasının boğazlardan geçişini önlemek amacıyla tüm devletlerin askeri gemilerinin boğazlardan geçişini yasaklayan hüküm eklenmiştir. Karadeniz hakkında 18 Mart 1871 tarihinde Londra Boğazlar Sözleşmesi Osmanlı Devleti, İngiltere, Fransa, Rusya, Almanya, İtalya ve Avusturya tarafından imzalanmıştır. Bu sözleşme ile Osmanlı Müttefiklerinin savaş gemilerini barış zamanında da Padişah'ın izni ile boğazlardan geçirebilecekleri hükmü kabul edilmiştir (Ece, 2013 s.10). Bu antlaşma ile Paris Antlaşması feshedilirken, Karadeniz'in tarafsızlığı ilkesine de son verilmiş oldu. Osmanlı Devleti ile ilerleyen yıllarda yapılan antlaşmalarda "Türk Boğazları'nın Geçiş Rejimi" hususuna yer verilmeyip, 1841 Londra Sözleşmesi'nde belirtilen geçiş rejimi uygulanmıştır (Vank, 1998 s.98).

Birinci Dünya Savaşı'nı İtilaf Devletlerinin kazanması üzerine Osmanlı Devleti ile İtilaf Devletleri arasında 30 Ekim 1918 tarihinde Mondros Ateşkes imzalanmış, boğazların yabancı devlet gemilerine açılması ve boğazın İtilaf Devletlerin hakimiyetine girmesi antlaşmanın birinci maddesinde yer almıştır. İtilaf Devletleri ile Osmanlı Devletleri arasında 10 Ağustos 1920 tarihinde imzalanan ve onaylanmadığı için yürürlüğe

girmeyen Sevr Antlaşması'nda da boğazlar rejimine ilişkin ayrıntılı düzenleme yapılmıştır. Boğazların ve Marmara Denizi'nin hem savaş hem barış zamanında tüm devletlerin ticari ve savaş gemilerine, sivil ve askeri uçaklarına açık tutulması maddesi yer almıştır. Antlaşmanın hükümlerine göre boğazlar bölgesi, sadece İngiliz, Fransız ve İtalya tarafından askeri amaçlar için kullanılabilirdi (Doğru, 2013 s.141,142). Çanakkale Boğazı'nın Avrupa kıyası Yunanistan kontrolünde olacaktı. Boğazlardan geçişi düzenleme yetkisi Osmanlı Devleti'nin otoritesinden bağımsız uluslar arası bir komisyona bırakılmıştı.

Türk Boğazlarında barış süreci; 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanan Lozan Barış Antlaşması'nın 23.madde gereğince antlaşmanın ekinde yer alan Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile başlamıştır. İmzaya katılan devletler Türkiye, İngiltere, İtalya, Bulgaristan, Yunanistan, Fransa, Romanya, Yugoslavya, Belçika, Portekiz, Japonya ve SSCB'dir (Ece, 2013 s.10). Sözleşmede boğazlar bölgesinden barış zamanında ticaret gemileri ve uçaklar için geçiş serbestisi ilkesi getirilmiş, Karadeniz'e kıyası olmayan devletlerin savaş gemilerinin tonajına sınırlama konmuş, savaş zamanı ise tonajına bakılmaksızın savaş gemilerin geçişine hak tanımıştır. Boğazların her iki tarafında da asker bulundurulması yasaklanarak bölgenin güvenliği Milletler Cemiyeti'nin garantisi altına alınmıştır. Boğaz geçiş rejiminin yürütülmesi için sözleşmede imzası bulunan devletlerin temsilcilerinden oluşan Türk temsilci başkanlığında Boğazlar Komisyonu kurulmuştur. Bu sözleşme ile boğazlar üzerinde egemenlik hakları kısıtlanan Türkiye, bölgenin askerden arındırılması ile her türlü müdafaadan yoksun olması ve saldırıya açık hale gelmesi, değişen siyasi konjonktürle birlikte oluşan güvensizlik ortamıyla boğazlar rejiminin yeniden düzenlenmesi için yeni arayışlara girmiştir. (Doğru, 2013 s.148,149). Almanya da Hitlerin başa gelmesi ile silahlanmanın artması, Mussolini'nin izlediği siyaset yüzünden Akdeniz de güvensizlik ortamının oluşması, Japonya'nın Milletler Cemiyeti'nden çekilmesi, ülkelerin yeniden silahlanmaya başlaması gibi nedenlerden dolayı Türkiye değişen siyasi konjonktür sebebi ile sözleşmenin boğazların güvenliğini risk altına soktuğu yönündeki endişelerini uluslar arası alanda diplomatik yollardan dile getirmeye başlamıştır. Türkiye'nin barışçıl ve usta diplomasi ile İsviçre'nin Montreux kentinde 20 Temmuz 1936 tarihinde Montreux Boğazlar Sözleşmesi imzalanmıştır (Ece, 2013 s.11,12).

2.1.2 Montreux Boğazlar Sözleşmesi

Günümüzde değişen siyasi ve ticari gelişmeler doğrultusunda siyasi konjonktür de stratejik önemini arttırarak koruyan Türk Boğazları için geçiş rejimini düzenleyen ve 1936 yılında imzalanan Montreux Boğazlar Sözleşmesi halen geçerliliğini koruyan çok taraflı bir antlaşmadır.

İsviçre'nin Montreux kentinde 20 Temmuz 1936 yılında Türkiye, Bulgaristan, Yunanistan, İngiltere, Fransa, Romanya, Yugoslavya, Avustralya, SSCB ve Japonya tarafından imzalanmış, 31 Temmuz 1936'da 3056 sayılı yasa ile Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından onaylanarak 09 Kasım 1936 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne İtalya, 1938 yılında katılmış (Ece, 2013 s.11,12), Japonya sözleşmeden kaynaklanan tüm haklarından 1951 yılında imzaladığı barış antlaşması ile vazgeçmişti (Öğüt, 2014 s.131).

Lozan Boğazlar Sözleşmesi hükümleri ve Boğazlar Komisyonu gelişen olaylar karşısında yetersiz kalması sebebi ile 13 yıl yürürlükte kalmış (Karatekin, 2006 s.49), yürürlüğe giren Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile hukuki geçerliliğini kaybetmiştir. Türk Boğazları; "sui generis" özelliğine sahip Montreux Boğazlar Sözleşmesi uyarınca uluslar arası boğazlarla ilgili antlaşma hükümlerini temel alan özel geçiş rejim niteliğinde olan "ad-hoc" geçiş rejimine tabidir. Bu rejimin uygulanması ve denetimi Türkiye'ye aittir (Öğüt, 2014 s.132).

Uğraksız gemilerin geçişini düzenleyen sözleşmenin; uluslar arası ulaştırmanın serbestliği ve sürekliliği genel ilkesi ile Türkiye'ye verilen yetkilerin, statüleri özel antlaşma veya geleneksel hukuk kuralları ile belirlenmiş uluslar arası boğazların hiçbir kıyı devletine verilmediği dikkate alındığında önemi daha iyi anlaşılacaktır.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin amacı; Boğazlardan geçişi ve gemilerin ulaşımı ile Türkiye'nin ve Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin güvenliğinin korunması yönünde düzenlenmiş olmasıdır (Tütüncü, 2014). Sözleşmenin maddeleri ile sözleşmeye katılan devletlerin kendi çıkarları doğrultusundaki tek taraflı istekleri ile Türkiye'nin ortaya koyduğu barışçıl denge politikası ile bölgede halen güncelliğini koruyan güvenli bir barış ortamı sağlamıştır. Nitekim Rusya, Karadeniz'e kıyısı olmayan yabancı bayraklı

savaş gemilerinin Karadeniz'e girişini mümkün olduğunca kısıtlanmasını ve Rusya'nın kendisini savaş da olduğu ülkelere boğazın kapanmasını istemekte idi (Ece, 2013 s.13).

Montreux Boğazlar Sözleşmesi; 29 madde, 4 ek ve bir protokolden oluşmaktadır. Sözleşmenin birinci kısmında ticaret gemilerinin (madde 2-7), ikinci kısmında ise savaş gemilerinin (madde 8-22) geçişlerine ilişkin düzenleme yer almaktadır. Bir başka açı ile baktığımızda sözleşme barış zamanı, savaş zamanı ve Türkiye'nin kendisini savaş tehdidi altında görmesi halinde olmak üzere bu üç dönemde ticari ve savaş gemilerinin geçiş rejimlerini düzenlemektedir (Vank, 1998 s.105). Bu düzenlemeler kısaca şu şekildedir:

Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin birinci maddesinde " taraflar, boğazlarda denizden geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğü ilkesini kabul ederler ve doğrularlar" ilkesi yer almaktadır (Montreux Boğazlar Sözleşmesi, (1936), Madde 1).

Kesim I'de ticaret gemileri için;

Madde 2- Barış zamanında ticaret gemileri gündüz ve gece, bayrak ve yükü ne olursa olsun uğraksız serbestçe geçebilecek. Kılavuz ve römork işlemleri isteğe bağlı kalacaktır. Gemilerden geçişlerde fener, tahlisiye, patente ücreti (sağlık resmi) alınacak. Belirlenen vergi ve harçlar dışında geçişlerden hiçbir ücret alınmayacak.

Madde 4- Savaş zamanı Türkiye savaşan ülke değil ise, 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.

Madde 5- Savaş zamanı Türkiye savaşan ülke ise, Türkiye ile savaşta olan veya olmayan ülkelerin ticaret gemileri, düşmana yardım etmemek koşulu ile geçiş serbestisinden faydalanacak.

Madde 6- 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.

Savaş gemilerin geçişlerine ise sınırlamalar getirildi.

Kesim II’de savaş gemileri için;

Madde 12- Denizaltı gemilerinin gündüz ve su üstünden tek başına geçme zorunluluğu olup, boğazlardan denizaltı geçişlerinde sadece Karadeniz sahildar devletlerine sınırlı haklar tanınmıştır.

Madde 13- Türk Boğazları’ndan geçmesi öngörülen yabancı bayraklı askeri gemiler için Türkiye’ye bildirimde bulunması gerekmektedir. Montrö Sözleşmesi’nce bu süre Karadeniz’e kıyıdaş ülkeler için 8 gün, kıyıdaş olmayan ülkeler için 15 gün olarak uygulanmaktadır.

Madde 14- Türk Boğazları’ndan aynı anda geçiş yapan yabancı bayraklı askeri gemilerin toplam tonajı 15.000 tonu geçmeyecektir.

Madde 18 - 1 (a) Karadeniz’e kıyısı olmayan bir ülkenin Karadeniz de tek başına bulundurabileceği askeri gemilerin toplam tonajı 30.000 ton ile sınırlandırılmıştır.

Madde 18 - 1 (b) Karadeniz’e kıyısı olmayan ülkelerin Karadeniz de bulundurabilecekleri askeri gemilerin toplam tonajı 45.000 tonu geçmeyecektir.

Madde 18 - 2 Sahildar olmayan ülkelerin askeri gemileri Karadeniz de en fazla 21 gün süre ile kalabilecektir.

Madde 20- Savaş zamanında, Türkiye savaşan ise, 10. maddeden 18. maddeye kadar olan maddelerin hükümleri uygulanamayacaktır; savaş gemilerinin geçişi konusunda 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.

Kesim IV, Genel Hükümler;

Madde 24- Lozan Antlaşması ile kurulmuş olan Boğazlar Komisyonu ve “askerden arındırılmış bölge” kaldırılmış, komisyonun tüm yetkileri Türkiye’ye verilmiştir (Montreux Boğazlar Sözleşmesi, 1936)

Montreux Boğazlar Sözleşmesi sadece Türk Boğazları'ndan geçiş rejimini düzenlemiş olup, boğazlardan geçişlerde can, mal, çevre ve seyir güvenliğini sağlanması konusunda düzenleme getirmemiş olduğundan Türkiye'nin bu konuda zabıta ve yargı kullanma yetkisi mevcut olup bu yetkilerini sözleşmede belirtilen geçiş rejimi ilkelerine engel olmadan gerçekleştirme hakkına sahiptir (Öğüt, 2014 s.132)

Montreux Boğazlar sözleşmesinde ticari gemilerin zararsız geçiş haklarına mecburi ön bildirim (madde 2), sağlık muayenesi (madde 3), geçiş harç vergisi (madde 2 ek-1) ile kısıtlama getirmesi ve sözleşme haklarından sadece savaş durumunda değil "pek yakın bir savaş tehdidi" durumunda da uygulanması ile sözleşme kendine münhasır yani bir başka ifade ile "sui generis" özelliğe sahiptir. Türkiye bu sözleşme ile, 1982 deniz hukuku sözleşmesindeki transit geçiş rejimine tabi diğer boğaz kıyıdaş ülkelerine göre daha geniş haklara sahiptir. Türkiye 1994 yılında ve 1998 yılında "Türk Boğazları Tüzüğü"nü uluslar arası alanda kabul ettirerek, 1982 deniz hukuku sözleşmesinin transit geçiş rejiminin dışında tutabilmiştir (Ece, 2103 s.15). Boğazlardan geçiş rejimi transit geçişe göre daha geniş haklara sahip "zararsız geçiş"dir.

Karadeniz'in ve bölge ülkeleri ile Türkiye ve Boğazların güvenliği açısından önem taşıyan ve bölgenin dengeleyici özelliğe sahip Montreux Sözleşmesi ile belirlenen geçiş rejiminin uygulanması ve uluslar arası hukuk çerçevesinde korunması Türkiye'nin yetkisi dahilinde olmakla birlikte sözleşmeye katılan ülkeler ile, boğazlardan geçiş yapmak isteyen ülkelerinde üzerine düşen bir yükümlülüktür (Öğüt, 2014 s.132).

Karadeniz; Kafkasya, Hazar Petrolleri ve hatta Basra'ya kadar olan alan üzerinde etkinlik sağlayabilme adına jeopolitik önem taşımakta ve bölgeye hakim olma stratejisi olarak Karadeniz de sürekli bir donanma bulundurma şeklinde değerlendirilmektedir. SSCB'nin çökmesi ardında Amerika'nın bu stratejiyi yürürlüğe koyduğu dillendirilmekte ve Amerika'nın Karadeniz de donanmasının olmayışının tek nedeni olarak Montreux Boğazlar Sözleşmesi gösterilmektedir (Delikanlı, 2009). Kısa süre öncesinde Ukrayna ve Rusya arasında çıkan gergin süreçte Montreux Sözleşmesi yeniden gündeme gelmekle birlikte, SSCB'nin dağılmasıyla Rusya, Ukrayna, Gürcistan Karadeniz'e kıyısı olan devletler arasına girmiştir (Tütüncü, 2014). Son yıllarda Avrupa Birliği'nin dış politikada izlediği genişleme stratejisi ile Karadeniz'e inmesi, Ukrayna'da çıkan karışıklıklar, 2011 yılında yayınlanan ortak deklarasyon ile ABD –

Romanya ile stratejik ortaklığını ilan etmesi gibi yaşana siyasi gelişmeler gösteriyor ki Montreux Sözleşmesi bölge için her daim önemini korumaya devam edecektir.

Başbakan Davutoğlu 2014 yılında yaptığı açıklamada Montreux Sözleşmesi için “20.yüzyılda 21.yüzyıla intikal eden, en kararlı şekilde uygulanan antlaşmaların başında geldiğini” belirterek “Montreux Antlaşması’nın üzerinden II.Dünya Savaşı, Soğuk Savaş ve Balkanlardaki krizler gibi birçok olayın geçtiğini” hatırlatarak “hiçbir zaman Montreux Antlaşması konusunda Türkiye üzerine düşeni yapmakta geri durmadı, hem de harfiyen Montreux Antlaşmasına sadık kaldı. Hiçbir şekilde Montreux’ün ihlaline izin vermeyiz. Bu Karadeniz de istikrar açısından da önemlidir. İstanbul’un ve boğazların güvenliği açısından da hayatidir” (Hürriyet, 2014).

2.2 İstanbul Boğazı’ndaki Deniz Trafığı

2.2.1 İstanbul Boğazı’nın Özellikleri

Coğrafi terim olarak boğaz, iki kara parçası arasında uzanan geçit, denizleri birbirine bağlayan dar su geçidi olarak tarif edebiliriz.

İstanbul Boğazı; Türkiye’nin kuzeybatısında bulunan Marmara bölgesinde yer alan İstanbul şehrine kuzey güney ekseninde ikiye bölerek Karadeniz ile Marmara Denizi’ni birleştiren doğal bir su yoludur. Köklü tarihi, zengin kültürü, sahip olduğu doğal güzellikleri ile İstanbul Boğazı, Avrupa kıtası ile Asya kıtasını birleştiren özelliği ve Karadeniz kıyısı ülkelerin sıcak denizlere inmelerini sağlayan tek kapı olması nedeni ile jeostratejik bir öneme sahiptir.

İstanbul Boğazı’nın ortalama uzunluğu 29.9 kilometredir. Kıyılardaki uzunluk, Anadolu tarafında 19 deniz mili, Trakya tarafında ise daha kıvrımlı yapısından dolayı 30 deniz mili kadardır. En geniş yerleri kuzeyde Anadolu Feneri ile Türkeli Feneri arasında 3 bin 600 metre, güneyde Ahırkapı Feneri ile İnci Burnu Feneri arasında 3 bin 220 metredir (Gezgin, 2011). Boğazın birbirine en yakın yeri Anadolu Hisarı ile Rumeli Hisarı arası olup genişlik 697 metredir. Ortalama su derinliği 30 ile 60 metre arasındadır. En derin yeri Bebek ile Kandilli semtleri arası olup 110 metreyi bulmaktadır. İstanbul Boğazı’nın

girintili çıkıntılı yapısı sebebi ile Kandilli açıklarında 45 derece, Yeniköy açıklarında 80 dereceyi bulan toplam 12 keskin kıvrımı bulunmaktadır (Arwen, 2011) (Bknz EK-12).

İstanbul Boğazı'nda sürekli olarak alttan ve üstten aynı anda ve birbirine ters yönlü iki akıntı mevcuttur. Karadeniz'in su seviyesinin Marmara Denizi'nden kırk santim yüksektir. Karadeniz'in tuzluluk oranı Marmara Denizi'nden az olması nedeni ile Karadeniz'den Marmara Denizi'ne doğru üst yüzey akıntısı meydana gelirken Marmara Denizi'nden Karadenize doğru alt akıntı oluşmaktadır. Boğazın kıvrımlı yapısı sebebi ile kıyılarıdaki koylarda kuzeye doğru akan anaförler (ters akıntı), güney rüzgallarının devamlı esmesi sonucu üst akıntının kuzeye dönmesi ile orkoz denilen ters akıntı oluşmaktadır. Rüzgarın şiddetine göre bu akıntıların hızı saatte 6-8 deniz miline kadar çıkabilmektedir. Sis, yağmur, kar, gibi meteorolojik koşullara göre boğazda görüş mesafesi 600-700 metrenin altına düşebilmektedir (Denizciğünlugu.com, İstanbul Boğaz Akıntıları, 2015). İstanbul Boğazı'nın coğrafik, topoğrafik, meteorolojik, hidrografik özellikleri gemi seyrini, güvenliğini ve rota değişimini büyük ölçüde etkilemektedir (Bknz. EK-13).

İstanbul Boğaz trafiğine bakıldığında her gün yaklaşık birbuçuk milyona aşkın kişi boğazdan geçmektedir. Karşılıklı sefer yapan şehir hatları gemileri, deniz otobüsleri, yerli-yabancı turistlere boğazı gezdirmek amacı ile düzenlenen tekne turları, dolmuş motorları, yüzlerce balıkçı tekneleri, özel deniz vasıtaları, botlar, düzenlenen sportif yarışlar (Bknz.EK-14) gibi yoğun mahalli deniz trafiği arasında büyüğü 90 bin gros tona kadar varabilen gemi ve gemi tanker trafiğide yer almaktadır. Böylelikle deniz trafiğinde sayı günde 2 bin 500'ü aşmaktadır.

90 bin gros ton ve üzeri tanker gemilerinin boğazdan geçişi ek önlemler gerektirdiğinden şartlara göre boğaz tek yönlü deniz trafiğine kapatılabilmekte ve bu durum ticari gemilerin boğaz girişinde beklemelerine neden olmaktadır.

Ekolojisi; barındırdığı canlı türleri ile biyolojik bir koridor olan İstanbul Boğazı geçmişte çevresel kirletici birçok faktörlerin yanında gemi tanker kazalarına da tanıklık etmiş, onbinlerce ton akaryakıtın deniz sularına karışması ile deniz ekosistemini olumsuz etkileyerek canlı türlerinin sayısının geçmişe göre büyük oranda azalmasına yol açmıştır.

Türk Boğazları olarak İstanbul Boğazı ile Çanakkale Boğazı Karadeniz’i Akdeniz’e bağlayan tek güzergah olması sebebiyle boğazlardan ticari ve harp gemilerin geçişi, uluslar arası boyutta ele alınarak 20 Temmuz 1936 tarihinde İsviçre’de imzalanan Montreux Sözleşmesi’nde belirtilen ilkeler doğrultusunda düzenlenmiştir. Uluslar arası sınırlarımızın içinde yer alması sebebi ile hukuki olarak Türk Boğazları’nın tüm egemenlik hakları Türkiye’ye ait olup uluslar arası ticaret gemileri için serbest geçiş ilkesi konulmuş, savaş gemilerin geçişleri Karadeniz bölge ülkelerinin güvenliği açısından sınırlandırılmıştır. Montreux Sözleşmesi 79 yıldır yürürlükte olan dünyadaki nadir antlaşmalardan biri olarak önemini ve geçerliliğini halen korumaktadır.

Tarihinde Doğu Roma, Bizans ve Osmanlı İmparatorluğu olmak üzere üç büyük büyük uygarlığa ev sahipliği yapmış, bu farklı medeniyetlerin, abidelerin, tarihi eserlerin varlığı ile muhteşem ve zengin bir tarihsel dokuya sahip İstanbul şehri UNESCO tarafından 1974 tarihli “Dünya Kültürel ve Doğa Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme” kapsamında “üçbin yıllık tarihi ile insanlığın ortak mirası” olarak belirtilmiştir.

İstanbul dünyanın en gözde şehirlerinden biri olarak üzerinde özellikle durulması gereken bir şehirdir. İfade ettiği anlam itibarıyla İstanbul hakkındaki şu yorum bu özel şehrin hem geçmişinin önemini, hem geleceği açısından insanlığa yüklediği sorumluluğun önemini belirtmesi sebebiyle oldukça manidardır.

“İstanbul’u tek bir kelimeyle ifade etmek istersek, medeniyet, diye ifade edilebilir. Böyle bir şehrin geçmişi de geleceği de insanlık için önemlidir. Medeniyet şehri İstanbul’da geçmiş uygarlıkların varlığı hala yaşamaktadır. İmparatorluklar bu şehre anlam ve kimliklerini bırakarak insanlık birikimi oluşturmuşlardır. O nedenle her türlü taşınmazıyla buna sahip çıkmak insanlığa da sahip çıkmaktır. Bize bırakılmış emanetin ruhu içindeki yaşanmış hayat öykülerinin de ruhudur. Medeniyet anlayışındaki insana yaklaşımı, dine, inanca yaklaşımı, kitaba, ilme, irfanla yaklaşımı bu şehri medeniyetler şehri haline dönüştürmüştür” (Garip, 2014).

2.2.2 İstanbul Boğazı’ndaki Gemi Trafığı

İstanbul Boğazı, Karadeniz’e kıyıdaş ve kıyıdaş olmayan birçok ülkenin deniz ticareti açısından büyük önem taşımaktadır. Tarihten günümüze stratejik bir deniz ulaşım

güzergahı olarak İstanbul Boğazı'nda gemi trafiği; artan sanayileşme, bağımsızlıklarını yeni kazanan ülkelerin kalkınmak için deniz ticaretine önem vermeleri, Tuna-Ren-Main, Don-Volga gibi suyollarının hizmete girmesi ile artan deniz taşımacılığı, artan gereksinimler doğrultusunda artan enerji ihtiyacı Hazar Havzası ile Ortadoğu Hidrokarbon enerji kaynaklarının merkezinde yer alması gibi birçok faktörlerin birleşmesi ile her geçen yıl artış göstermiştir. Günde sadece 1930'lu yıllarda 17 gemi geçmekte iken, bu sayı 2012 yılı itibarı ile 132'ye ulaşmıştır. Gemi tanker sayısı 2013 itibarı ile yıllık 9 bin 6 olup, günde 25 civarında tankere tekabül etmektedir (Yaşar, 2013).

Tablo 1. İstanbul Boğazı Yıllara Göre Uğraksız Gemi Trafiki (Akten, 2011 s.17)

Yıl	Gemi Sayısı
1841	4125
1842	7588
1856	14170
1870	24053
1889 – 1990	22423
1895 – 1995	34838
1900 – 1901	38866
1907	36083
1909 – 1910	35256
1927	2800
1928	3200
1929	4700
1930	6700
1931	6000
1932	6200
1933	6000
1934	7300
1935	5700

1936 (10 aylık)	4700
1937	5200
1938	5200
1939	3900
1940 (10 aylık)	800
1947	746
1948	1862
1950	2125
1952	2811
1953	2928
1954	3909
1955	4267
1956	4967
1957	5568
1958	6842
1959	8116
1960	9144
1977	19801
1978	19387
1979	16397
1980	20809
1982	12983
1983	12767
1984	11006
1985	14271
1986	12103
1987	11557
1988	12092
1989	11805

1990	24357
1991	23965
1993	20260
1994	18720
1995	46954
1996	49952
1997	50942
1998	49304
1999	47906
2000	48079
2001	42367
2002	47283
2003	46939
2004	54564
2005	54794
2006	54880
2007	56606
2008	54396
2009	51422
2010	50871

Tablodan da görüldüğü üzere Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde o dönemin gemi ebatları ile geçen gemi sayısı 36 bini bulmuş, savaşlar sebebiyle boğazdan geçen gemi sayısı hızla düşerek Montrö Sözleşmesinin imzalandığı 1936 yılında sayı 4 bin 700 e kadar gerilemiştir. Cumhuriyet tarihinden günümüze gelişen koşullar çerçevesinde artan gemi tonajları ile taşınan yük miktarı ve niteliği değişerek 2010 yılı itibarı ile 50 bin 871 e ulaşmıştır.

İstanbul Boğazı'nda denizde aynı anda dört yönlü trafik işlemektedir. Bunlardan ikisi Kuzey-Güney ve Güney-Kuzey yönlerinde boğazdan uğraklı-uğraksız geçen gemilerin oluşturduğu trafik, diğer ikisi ise Doğu-Batı ve Batı-Doğu yönlerinde karşıdan karşıya geçen gemilerin oluşturduğu yerel deniz trafiğidir (Denizhukuku.bilgi, 2000).

İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan gemilerin sayısı ve taşıdıkları yük miktarı 2003 – 2013 yılları arası Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü verilerine göre aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Tablo 2. İstanbul Boğazı Yıllara Göre Uğraksız Gemi ve Gemi Tanker Sayısı ve Taşınan Tehlikeli Yük Miktarı (Kıyı Emniyet Genel Müdürlüğü Sektör Raporu, 2013) s.16,17)

Yıl	Gemi Sayısı (Adet)	Gemi Tanker Sayısı (Adet)	Taşınan Yük Miktarı (MT)
2003	46939	8097	135.000.000
2004	54564	9399	144.000.000
2005	54794	10027	143.000.000
2006	54880	10153	143.000.000
2007	56606	10054	144.000.000
2008	54396	9303	140.000.000
2009	51422	9299	145.000.000
2010	50871	9274	147.000.000
2011	49798	9103	139.000.000
2012	48329	9027	130.000.000
2013	46532	9006	134.000.000

Tabloda görüldüğü üzere 2003 – 2007 yılları arasında İstanbul Boğazı'ndan geçen gemi sayısında artış yaşanırken, 2008 yılından günümüze boğazdan geçen gemi sayısında bir azalma görülmektedir. Bunun nedeni olarak, 2006 yılında hizmete sokulan Bakü-Tiflis-Ceyhan petrol boru hattı ve 2007 yılında yaşanmaya başlayan küresel ekonomik kriz gösterilmektedir. Ancak, tablo da taşınan tehlikeli yük miktarına bakıldığında farklı bir seyrin olduğu görülmektedir. Gemi tanker sayısında 2007 yılından itibaren azalma olmasına karşın, taşınan tehlikeli yük miktarında fazla bir azalma olmamış aksine 2007 yılında 144 milyon/mt olan tehlikeli yük miktarı 2010 yılında 147 milyon/mt na ulaşmıştır. Çünkü geçmişten günümüze gemilerin ebatları büyümüş, tonajları da artmıştır. Böylelikle daha az gemi ile daha fazla yük taşınarak maliyet düşürülmüş

olmaktadır. Küresel ekonomik krizin etkilerine bağlı olarak taşınan yük tonajında iniş çıkışlar devam etmektedir.

İstanbul Boğazı'ndan geçen gemi sayısı günde 130 u aşarken “Atlas Okyanusu ile Pasifik Okyanusu’nu birbirine bağlayan Panama Kanalı’ndan günde 40 gemi, Akdeniz’den Hint Okyanusu’na açılan Süveyş Kanalı’ndan günde 54 gemi geçmektedir.” Bahçeşehir Üniversitesi Türk Boğazları Uygulama ve Araştırma Merkezi Müdürü ve Emekli Baş Kılavuz Kaptan Saim Oğuzülgen İstanbul Boğazı'nın gemi trafiğinin yoğunluğunu bu şekilde dile getirirken boğazın yerel trafiğini de şu şekilde ifade etmiştir: “İstanbul’da deniz ulaşımı oldukça yoğun, kuru yük, koster ya da tankerlerin arasında her gün 1000 şehir hatları vapur seferi, 1500 diğer ulaştırma hizmetleri (deniz otobüsü, motorlar)’nin yanı sıra 500 balıkçı teknesi bulunuyor. Kruvaziyer turizmi için gelen dev yolcu gemileri ya da enerji platformları da dünyanın hiçbir kanalında olmadığı kadar İstanbul Boğazı’na gelerek yoğunluğu arttırıyor. Resmi rakamlara göre son 60 yılda İstanbul Boğazı ve çevresinde 1200 deniz kazası yaşanırken, kazaların % 93’ü kılavuz kaptan almayan gemilerde meydana geldi” (Deniz Haber Ajansı, 2015).

Montrö Boğazlar Sözleşmesi’ne göre Türk Boğazları’ndan geçişlerde kılavuz kaptan almak tercihe bırakılmak ile birlikte büyüklüğü 300 metreyi bulan süper tankerlerin geçtiği İstanbul Boğazı’nda Denizcilik Örgütü (IMO)’nun A827-19 no’lu kararı ile kılavuz kaptan almak şiddetle tavsiye edilmektedir (Süha, 2011).

Sonuç olarak İstanbul Boğazı’nda uğraklı-uğraksız geçen gemilerin yanı sıra deniz yolu ile günde deniz yolu ile taşınan yolcu sayısı 247 bin kişi, şehir hatları gemileri ile 181 bin kişi, deniz otobüsleri ile 20 bin kişi, özel yolcu motorları ile 46 bin kişi (Denizhukuku.bilgi, 2000) yolcu trafiği de dikkate alındığında İstanbul Boğazı’ı gemi trafiğinin yoğunluğunun boğaz ve çevresi için oluşturduğu risk de daha net görülmektedir.

2.2.3 İstanbul Boğazı’nda Meydana Gelen Gemi Kazaları

Türk Boğazlarında 50 yılda 502 deniz kazası meydana geldiği, bu kazaların yüzde 40’ının büyük kaza olduğunu belirten Deniz Ticaret Odası İzmir Şube yetkilileri, “İstanbul Boğazı’nın meydana gelen 385 kaza ile birinci sırada yer aldığını, 85 kaza ile

Çanakkale Boğazı'nın ikinci ve 35 kaza ile Marmara Denizi'nin üçüncü sırada yer aldığı” belirtmişlerdir. Aynı zamanda “*bu kazalarda 130 kişinin öldüğü, 21 bin koyunun deniz dibine gömüldüğü, binlerce ton petrolün deniz sularına karışarak çevre kirliliğine neden olduğunu*” dile getirmişlerdir. Deniz Müsteşarlığı'ndan alınan bilgiye göre İstanbul Boğazı'nda deniz dibinde batık 20 geminin bulunduğu ifade edilmektedir (NTV haber, 2000).

Kıyı Emniyet Genel Müdürlüğü verilerine göre; 2013 yılı itibarıyla 46 bin 532 adet gemi İstanbul Boğazı'ndan geçmiştir. Boğazın fiziki şartları, dip akıntıları, hava koşulları, kıvrımlı yapısı, gemi trafiğinin yoğunluğu gemi kazalarının yaşanmasına sebebiyet vermektedir. Türk Boğazlarında meydana gelen büyük deniz kazalarından bazılarını incelersek;

Yugoslav tankeri Zoranic ile Yunan tankeri World Harmoni 14 Aralık 1960 tarihinde çarpıştı ve 20 kişi hayatını kaybetti.

Norveç bandıralı Norhom adlı gemi 15 Eylül 1964 tarihinde batık olan Zoranic tankerine çarptı ve binlerce ton akaryakıt denize yayıldı (NTV haber, 2000).

Sovyet Bandıralı Lutsk ve Kranski Oktyabr 01 Mart 1966 tarihinde çarpışması sonucu binlerce ton petrol denize aktı. Denize yayılan petrolün alev alması sonucu Karaköy iskelesi ve bir şehir hatları vapuru yandı (Yaban TV, 2011).

İtalyan Bandıralı Ancona'nın 01 Temmuz 1970 yılında kıyıya çarpması sonucu bir bina çöktü ve beş kişi hayatını kaybetti (NTV haber, 2000). (Bknz. EK-15)

Romanya bandıralı Independenta adlı tanker ile Yunan kuru yük gemisi Evrialı 15 Kasım 1979 tarihinde çarpıştı. 100 bin ton ham petrol taşıyan Rumen tankerinin infilak ettiği kazada 43 denizci hayatını kaybetti. Boğazda binlerce ev ve iş yeri maddi hasar gördü. Bu kaza boğazda meydana gelen en büyük kaza olarak tarihe geçti ve yangın 2 ay sürdü (Yaban TV, 2011). (Bknz EK-16)

Yunan bandıralı tanker ile Sovyet bandıralı tankerin 02 Nisan 1980 tarihinde çarpılması sonucu 2 kişi hayatını kaybetti.

Malta bandıralı tanker, Gaziantep adlı tanker ile 29 Ekim 1988 yılında çarpışması sonucu bin ton amonyak Marmara Denizi'ne yayıldı.

Lübnan bandıralı koyun yüklü Rabunion 18 ile Filipin bandıralı Madonna Lili 14 Kasım 1991 tarihinde çarpıştı ve boğazın en dar yerinde 21 bin koyun ile Rabunion 18 gemisi Boğaz'ın en dar yerinde battı (Denizcigunlugu, 2015). (Bknz EK-17)

Nassia adlı Rum bandıralı tanker ile Sea Broker adlı şilep 14 Mart 1994 tarihinde çarpışması sonucu 10 bin ton petrol denize akmış, kazada 27 kişide hayatını kaybetmiştir (Denizcigunlugu, 2015). (Bknz. EK-18)

Rus tankeri Volganests 284, Bulgaristan'dan 4 bin 300 ton Fuel Oil'i alıp Ambarlı'ya getirmiş, 29 Aralık 1999 tarihinde demirli bulunduğu yerden sürüklenerek ikiye bölündü ve Marmara Denizi'ne 800 ton yakıt yayıldı (NTV haber, 2000).

Jessilena adlı 9 bin 68 gross tonluk 121 metre boyunda IMO sınıfında tehlikeli yük taşıyan konteyner gemisi 09 Nisan 2000 tarihinde bütün makinelerinin devre dışı kalması (Black-Out) sonucu seperasyon hattından çıkıp Bebek Koyuna girerek sahile bir metre kala durabilmiştir.

Şahin 3 isimli gemi 05 Eylül 2002 tarihinde hava muhalefeti sebebiyle su alarak yan yatmış gemi içerisindeki 26 ton mazot denize yayılmıştır.

Gürcistan bayraklı Svyatoy Panteleymo isimli 16 bin 216 gross tonluk kuru yük gemisi 10 Kasım 2003 tarihinde Anadolu Feneri – Yom burnu mevkiinde şiddetli fırtına sebebiyle kırılarak karaya oturmuştur. Gemideki yakıtın denize yayılması ile yoğun çevre kışılığı yaşanmıştır (Sungur, 2005 s.31,32).

İstanbul Boğazı'nda meydana gelen gemi kazaları sonucu yaşanan can ve mal kayıpları ile birlikte deniz kirlenmesi sonucu sahiller ve boğaz eko sistemi zarar görmüş, deniz ulaşımında aksamalar yaşanmıştır. Bunun yanında zararların tazmini konusu, trafikte aksamalar ve bu yönde ekonomiye zarar olarak yansımıştır. Boğaz ve çevresi için günümüzde de gemi ve gemi tanker trafiği hala büyük risk ve tehdit oluşturmaya devam etmektedir.

2.2.4 İstanbul Boğazı'nın Gemi Kazalarına Etkisi

İstanbul Boğazı; Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan tek su yolu olmakla birlikte, dünyanın deniz trafiği bakımından en yoğun ve tehlikeli boğazlarından biri olarak değerlendirilmektedir. Seyir emniyeti açısından İstanbul Boğazı birçok zorlukları

bünyesinde taşımaktadır. Bu zorlukların başında boğazın fiziki yapısı gelmektedir. Aşiyen – Kandilli önlerinde 45 derece (Bknz. EK-19), Yeniköy önlerinde 80 dereceye varan (Bknz. EK-20) ve gemilerin 12 kez rota değişimine yol açan keskin dönemeçler bulunmaktadır.

Özellikle 45 derecenin üzerinde rota değişikliği gerektiren Kandilli Burnu ile Yeniköy Burnu gemilerin dönüşleri sırasında arka taraflarını görmelerini engellemektedir (Kılıç, 2015 s.9,10).

Boğaz, iki büyük geminin yan yana geçmesine uygun olmayacak şekilde 698 metreye kadar daralan yeri (Bknz. EK-21), 19 metreye kadar düşen derinlikleri ile birlikte su altı topografyası birçok çukur ve sığıklarla doludur.

Boğazın darlaştığı kesimlerde ani derinleşmeler ve çukurlaşmalar görülmektedir. Bu dar ve kıvrımlı yapı boğaz akıntılarının önemini arttırmaktadır. Hızı bazen 7 mile kadar çıkabilen güney yönlü üst akıntı, ters akan alt akıntı ile birlikte koylarda; üst akıntıya ters oluşan anafor akıntılar ile güneyden esen rüzgarların etkisi ile üst akıntının ters yöne dönmesi ile oluşan orkoz akıntısı gemilerin seyir emniyetine etki ederek kaza oluşumuna yol açan faktörlerdendir (Sungur, 2005 s.19). Kuzeyden gelen gemiler İstanbul Boğazı'ndan geçerken arkadan gelen üst akıntının etkisinde kalmakta ve anaforların ana akıntıya karışması sonucu gemilerin başları ve kıçları farklı yönde ve hızda akıntı etkilerine maruz kalmaktadır. Akıntı ile geminin aynı yönde gitmesi ile geminin hızı artacağından karaya oturma veya karşı şeride geçerek karşıdan gelen gemi ile çatışma tehlikesi oluşabilmektedir (Ece, 2006).

Marmara Denizi'nden Karadeniz'e doğru akan dip akıntısı, deniz yüzeyinden olan derinliğe ve koşullara göre değişmekte olup, su çekimi fazla olan büyük tonajlı gemilerin seyir ve manevralarını olumsuz yönde etkilemektedir (Mimarizm, 2008).

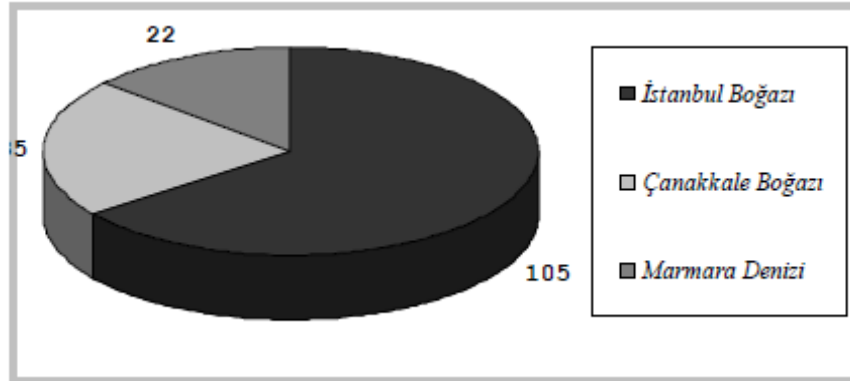
İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçen gemilerin geçiş hızı; Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzüğü'nün 13. Maddesine göre saatte on deniz milidir. Bu nedenle boğazda akıntı hızına göre hız yapmak durumunda olan gemiler dümen dinleme kuvveti elde edememe durumunda keskin dönüşleri dönemedikleri pozisyonlarda kazalara neden olabilmektedirler. Boğazdaki bu akıntılar nedeni ile

İstanbul Boğazı'nda meydana gelen kazalar ekseriyetle Karadeniz'den Boğaz'a giren gemilerde görülmektedir (Ece, 2006).

İstanbul Boğazı'nda kar tipileri, yağışlar, ani ve kesif sis ile görüş uzaklığının yarım mil ve altına düşmesi, fırtına, şiddetli rüzgarların neden olduğu ters akıntılar gibi meteorolojik faktörler gemi seyir güvenliğini olumsuz yönde etkilemekte olup sürüklenme, çatışma, karaya oturma gibi bir çok gemi kazasına yol açabilmektedir. Ayrıca İstanbul Boğazı'nda yer alan enerji nakil hatları gemilerin radarlarında tam pruvada başka bir gemi varmış gibi “yalancı eko” oluşmasına neden olmaktadır (İstanbul Liman Başkanlığı, 2015 s.14,15,16). Bununla birlikte Deniz dibi telefon kabloları, tatlı su nakil borularının yanı sıra boğazın; sayısı günde 2500'e ulaşan gemi trafiği ve artan gemi tonajları ile taşınan tehlikeli madde miktarındaki artışlar seyir güvenliğini olumsuz yönde etkilemektedir.

Kayıtlara bakıldığında, bugüne kadar meydana gelen toplam 162 önemli deniz kazasından 105'i İstanbul Boğazında meydana gelmiştir.

Şekil- 1 Boğazlar Bölgesinde Meydana Gelen Deniz Kaza Sayıları (Sungur, 2008)



Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Ana Kurtarma Koordinasyon Merkezi verilerine göre, 2014 yılı itibarıyla Marmara-Çanakkale-İstanbul Boğazı'nda 53 deniz kazası meydana gelmiştir. Gemi kazalarının oluşum sebeplerinin incelenmesi açısından İstanbul Boğazı dört bölgeye ayrılmıştır:

Birinci Bölge: Haydarpaşa-Eminönü ve Ortaköy-Çengelköy (dahil) arası yerel trafik yoğunluğu nedeni ile bu bölgede en çok çatışma meydana gelmektedir. Gemilerin artan tonaj ve büyüklükleri de buna etken faktörlerdendir.

İkinci Bölge: Ortaköy-Çengelköy ve Yeniköy-Paşabahçe (dahil) arası boğazın en dar yeri olması ve bölgenin alt-üst ve ters akıntıları nedeni ile en çok görülen kaza türü karaya oturma ve çatma/temas şeklinde olmaktadır.

Üçüncü Bölge: Yeniköy-Paşabahçe ve Rumeli Kavağı-Kavak Burnu (dahil) arası.

Dördüncü Bölge: Rumeli Kavağı-Kavak Burnu ve Anadolu Feneri-Rumeli Feneri arası. Karadeniz'den gelen gemiler boğazdan geçerken arkadan gelen akıntı, gemilerin seyir emniyetini olumsuz yönde etkilemektedir.

İstanbul Boğazı'nda en çok kaza ikinci bölge ile birinci bölgede meydana gelmektedir. Bu bölgeler boğazın en dar ve gemi trafiğinin en yoğun olduğu bölgelerdir (Ece, 2011b s.46,47).

Sonuç olarak; gemi seyir emniyetinde insan hatası, teknik arıza, geminin yükü, hızı, büyüklüğü her zaman kazaya neden olabilecek faktörlerdendir. Ancak İstanbul Boğazı'nın kendine özgü topografik yapısı ve akıntı özellikleri, meteorolojik etkenler ile yoğun gemi trafiği boğazı gemi seyir emniyeti açısından dünyanın en tehlikeli su yollarından biri haline getirmektedir.

2.2.5 İstanbul Boğazı'ndaki Deniz Trafiğini Azaltmaya Yönelik Uluslar arası Alanda Alınan Önlemler

2.2.5.1 İstanbul Boğazı'nda Seyir Düzeni

Türk Boğazları'ndan geçiş rejimi 1936 yılında imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile düzenlenmiştir. Sözleşmenin imzalandığı 1936 tarihinde İstanbul Boğazı'ndan yılda 4 bin 700 gemi geçmekte iken 2013 yılı itibarı ile bu sayı 46 bin 532 ye ulaşmıştır.

Deniz ticareti taşımacılığı özellikle İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra gelişmiş, gemi tonaj ve büyüklüklerinde de artış yaşanmıştır. Bu gelişmeler, boğaz gemi trafiğinin yoğunlaşmasına yol açmış, bu durum gemi kazalarının artmasına neden olmuştur. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde Türkiye'nin güvenliği vurgulanmış, bu amaçla alınacak önlemler somut olarak sözleşmede belirtilmemiştir. Ancak boğazlar bölgesinin güvenliğinin sağlanması konusundaki taktir yetkisi Türkiye'ye bırakılmıştır. Bu yetki sözleşmede yer alan maddelerle sınırlandırılmıştır. Türkiye geçiş serbestisini engellemek ve devamlılığını sağlamak kaydı ile boğazın güvenliği ile ilgili önlemler

alma hakkına sahiptir. Güvenlik konusu, sözleşmenin imzalandığı 1936 yılından bu yana değişen koşullar çerçevesinde askeri güvenliğin yanında can, mal ve çevre güvenliğinin sağlanması da zaruret haline gelmiştir (Karatekin, 2006 s.83,84).

Türkiye, Türk Boğazları'ndaki artan gemi trafiği ve yaşanan gemi kazaları nedeni ile seyir, can, mal ve çevre güvenliğinin sağlanması ve kaza risklerinin azaltılmasına yönelik çeşitli tedbirler almıştır. Montrö Sözleşmesi sonrası COLREG 1973 – 9.Maddesi (Dar Kanallarda Seyir) ve Liman Tüzükleri uygulanmıştır (Denizhukuku.bilgi, 2000). Ulaştırma bakanlığı tarafından hazırlanan Liman tüzüğünde; değişikliğe gidilerek boğazlarda uygulanan “Soldan Seyir Düzeni” değiştirilerek “Sağdan Seyir Düzeni” nin uygulanmasına karar verildi. Bakanlar Kurulu'nun kararı 9 Nisan 1982 tarihinde resmi gazetede yayınlanarak 1 Mayıs 1982 tarihinde yürürlüğe girdi (Duman, 2011). Bu değişiklik, İstanbul Boğazı'nda yaşanan Independenta deniz kazasının akabinde gerçekleştirilmiştir (Öğüt, 2014 s.143).

Türkiye, 1994 tarihinde “Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük” çıkarmıştır. Öncesinde yaşanan Nassia/Shipbroker deniz kazası yeni bir trafik idare sisteminin gerekliliğini ortaya koydu (Duman, 2011). Rusya, bu tüzüğe boyu 150 metreden fazla olan gemilerin geçişlerinde güvenliğinin sağlanması amacı ile bir takım sınırlamalar getirmesi nedeni ile Montrö Sözleşmesi'ne aykırı olduğunu iddia ederek IMO ve Birleşmiş Milletler de itirazda bulunmuştur. Tüzüğün 52.maddesinde yer alan hüküm kaldırılarak 1998 yılında tüzük “Türk Boğazları Deniz Trafik Tüzüğü” olarak değiştirilmiş (Öğüt, 2014 s.143), 6 Kasım 1998 tarihinde Resmi Gazete de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu tüzüğün amacı, “Türk Boğazları'nda seyir, can, mal ve çevre emniyetinin artırılması olup bu bölgeden geçen tüm gemilerin bu kurallara uyması zorunlu kılınmıştır (İstanbul Liman Başkanlığı Yerel Deniz Trafiği Rehberi, 2015 s.4). Aynı zamanda “Gemi Trafik Yönetim Bilgi Sistemi (VTS)” 1997 yılında IMO ya bildirilerek bu tüzük ile birlikte IMO standartlarına uygun olarak düzenlenen Trafik Ayrım Şemaları (TAD, TSS) da 1998 yılında uygulamaya geçilmiştir (Sungur, 2005 s.53). Türkiye'nin kendi boğazlarında seyir emniyetini sağlamak amacı ile koyduğu bu uygulamalar IMO tarafından incelenerek yedi yıl süren çalışma sonunda Türkiye'nin koruduğu egemenlik

haklarına istinaden düzenlediği ispatlanmış ve IMO tarafından bu uygulamalar kabul edilmiştir (Duman, 2011).

Türk Boğazları Deniz Trafik Tüzüğü'nün içeriği; TSS'ler, Gemi Raporlama Sistemi ve Seyir düzenlemeleri olmak üzere üç bölümden oluşur. Bu bölümler,

- Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesi COLREG 10'a göre trafik ayırım düzeni tesis edilmiş IMO nun 4 472/12 nolu kararlarında yer alan Ships Routing'e göre oluşturulmuş tamamen IMO nun standartlarına uygun düzenlenmiş kara trafiği gibi şeritleri içeren Trafik Ayırım Şemaları (TSS),

- IMO nun Resolution A.648 (16) kararına göre Gemi Raporlama Sistemi ile Limandan çıkan gemilerin boğazlara girmeden belirli bir süre önce bildirimde bulundurma zorunluluğu,

- Seyir düzenlemeleri ile boğazın coğrafi konumu sebebi ile şeritlerini muhafaza edemeyecek tonajda, büyüklükte ve yükünün cinsine göre gemilerin geçiş emniyetinin sağlanmasıdır (Sungur, 2005 s.53,54).

Türk Boğazları için "Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH)" Bilgi Sistemi de 30 Aralık 2003 tarihinde hizmete girmiştir. Bu sistemle ilgili olarak İstanbul ve Çanakkale'de yer alan merkezlere bağlı İstanbul'da 9, Çanakkale'de 7 adet insansız Trafik Gözetleme İstasyonları bulunmaktadır (Duman, 2011). Bu sistem, Diferansiyel GPS, Radar İstasyonları, Elektronik Seyir Haritası, VHF/RDF Haberleşme Teknolojisi, Elektronik Harita Görüntü ve Bilgi Sistemi, Doppler Akıntı Algılayıcıları, Meteorolojik ve Oşinografik Algılayıcılar gibi bileşenleri içermektedir (Güler, Erkaya, 2003 s.238). Sistemin amacı, can, mal, seyir ve çevre emniyetinin sağlanması, trafiğin düzenlenmesi, kaza durumlarında hızlı müdahalenin sağlanması, deniz trafiğinin her şartlarda izlenmesi, boğazlardaki hava koşulları ile boğaz akıntılarında oluşan değişikliklerin gemilere bildirilerek kaza risklerinin azaltılması, deniz trafiği ile ilgi ulusal ve uluslar arası kuralların uygulanmasının sağlanmasıdır (Duman, 2011). Bu sistem 2008 yılında Marmara Denizi'nide kapsayacak şekilde genişletilmiştir (Öğüt, 2014 s.143).

İstanbul Boğazı'nda can, mal, seyir ve çevre emniyetinin sağlanması ve deniz trafiğinin düzenlenmesi amacıyla alınan tüm bu önlemler neticesinde büyük gemi kazalarında azalma görülmüştür. Ancak; boğaz trafiğinin artmasından dolayı yaşanan vukuatlar, ucuz atlatılan gemi kazaları, seyir güvenliği ile ilgili yapılan düzenlemeler nedeni ile boğaz girişindeki gemilerin beklemeleri halen devam etmektedir.

Türk Boğazları'nda trafiğin düzenlenmesine yönelik yönetmeliklerin yürürlüğe girdikten sonra 2004 – 2008 yılları arasında Deniz Kaza İnceleme Komisyonu (DEKİK) tarafından yapılan araştırmaya göre Türkiye kıyılarında meydana gelen gemi kazalarının % 81'nin Boğazlar Bölgesi'nde meydana geldiği tespit edilmiştir (Asyalı, Kızkapan, 2012 s.35). Bu durum bölgenin gemi seyir emniyeti açısından riskli bölge olduğunu ortaya koymaktadır.

Aşağı Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü 2013 Faaliyet Bilgilerindeki Verilen Hizmet tablosunda da görüldüğü gibi, geçen gemi sayısında az bir düşüş görülmekle birlikte taşınan tehlikeli yük miktarındaki düşüş fazla olmadığı, bunun yanında verilen hizmetlerin yoğunluğunun yanı sıra römorkaj hizmetlerinin arttığı görülmektedir. Kılavuz hizmetlerinde ise, boğazdan geçen gemilerin yaklaşık yarısının kılavuz kaptan almadan geçiş yaptığı görülmektedir.

Tablo – 3. 2009 – 2013 yılları arası İstanbul Boğazı Denizcilik Faliyet Bilgileri (Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Faaliyet Bilgileri, 2013 s.13)

Sıra	Faaliyetin Tanımı	2009	2010	2011	2012	2013
1	Gemi Trafik Hizmeti					
	Geçen Gemi Sayıları (Adet)					
	İstanbul Boğazı	51.422	50.871	49.798	48.329	46.532
	Tehlikeli Yük Taşıyan Gemi Sayıları (Adet)					
1.1	İstanbul Boğazı	9.299	9.274	9.103	9.027	9.006
	Taşınan Tehlikeli Yük Miktarı (Tankerle Taşınan) (Milyon/MT)					
	İstanbul Boğazı	145	147	139	131	134
2	Can Kurtarma	115	177	124	150	137
3	Gemi Kurtarma (Adet)	15	18	12	13	15
4	Refakat (Adet)	1.463	1.460	1.568	1.877	1.794
5	Römorkaj (Adet)	377	3.649	6.687	6.944	8.080

6	Balık Adam (Adet)	3	1	4	2	4
7	Çeki (Adet)	4	13	2	17	6
8	Deniz Haberleşme Hizmeti (Adet)					
	Tehlike ve Emniyet Mesajı	73	76	66	66	90
	Navteks Yayınları	163.982	181.543	129.373	139.541	154.262
	Meteoroloji Yayını	9.656	5.840	5.840	5.856	5.840
9	Kılavuzluk Hizmetleri (Adet)					
	İstanbul Boğazı	25.073	26.035	26.011	24.792	24.022

İstanbul Boğazı'nın en önemli sorunu gemi seyir güvenliği yanında boğazın yoğun gemi trafiğidir. Alınan önlemler gemi kaza oranını düşürse de yoğun gemi trafiği nedeni ile kaza riski devam etmektedir. Uğraksız geçen gemilerin sayısının fazlalığı bölge için tehdit oluşturmakla birlikte yerel boğaz trafiği üzerinde de baskı oluşturmaktadır. Bu durumda boğazda kaza riskini arttırmaktadır. Bu nedenle, İstanbul Boğazı'ndaki yoğun gemi trafiğini azaltmaya yönelik adımlarda atılmaktadır. Bunlardan biri yapılan ve yapılması planlanan petrol ve doğalgaz boru hatları, diğeri ise Kanal İstanbul'dur.

2.2.5.2 Türkiye'nin Enerji Boru Hatları

Türkiye; Rusya, Hazar Bölgesi, Ortadoğu gibi hidrokarbon enerji kaynaklarına sahip üretici ülkelerin yer aldığı bir coğrafyada dünya pazarında Avrupa gibi tüketici ülkelere petrol ve doğalgazı enerji rezervlerini ulaştırılması konusunda merkezi ve jeostratejik bir konumda yer almaktadır. Kuzey-Güney ve Doğu-Batı enerji güzergahlarının merkezinde yer alan Türkiye, bu konumunu etkin bir şekilde kullanarak enerji koridoru olma yönünde dış politika izleyerek enerji konusunda önemli bir aktör olmayı hedeflemektedir.

Türkiye kendi enerji kaynaklarına sahip olmasa da “enerji aktarım koridorları üzerinde kontrol sahibi olmak, enerji kaynaklarının kendi üzerinde kontrol sahibi olmak kadar önemlidir.” Bu durum Türkiye'yi enerji zengini ülkeler kadar önemli kılabilir (Jarchalova, 2013).

Enerji boru hatları ile ilgili olarak 21.yüzyılın enerji yüzyılı ve bu boru hatları ile enerji üzerinden barış yüzyılı olması adına adımlar atıldığını belirten Başbakan Ahmet Davutoğlu bu konuya şu şekilde bir yaklaşım göstermektedir. “Eğer ülkeler birbirlerine piyasalarda ticaretle, yatırımla, enerji ile bağlanırlarsa bu barışın en büyük teminatıdır. İpek yolunun nasıl bir barış hattı olduğunu hepimiz biliriz. Şimdi de enerji

yolu aynı barış hattını kuracak” (T.C.Başbakanlık Kamu Diplomasisi Koordinatörlüğü, 2014).

Avrupa Birliği'nin petrol ve doğalgazda dışa bağımlılığı, Avrupa Birliği Komisyonun 2010 yılındaki hesaplamalarına göre, petrole bağımlılığı 2007 yılında % 82.6, doğalgaz da ise % 60.3 dür. 2030 yılına kadar Avrupa Birliği'nin doğal gaz talebinin % 14 – 23 oranında artacağı ve gaz ithalatında da % 70 olacağı hesaplanmıştır. Avrupa Birliği doğal gazı büyük oranda Rusya'dan ithal etmekle birlikte Rusya'nın enerjiyi siyasi bir baskı aracı olarak Avrupa Birliği'ne karşı kullanması enerji tedariki konusunda Avrupa Birliği'ni Ortadoğu, Türkmenistan, Azerbaycan gibi kaynak ve güzergah çeşitliliğine yönlendirmektedir. Bu ülkelerin güzergahlarının sınırlı olması ve tüm güzergahların Türkiye topraklarından geçmesi, Rusya ile Ukrayna arasındaki kriz, Karadeniz'den Türk Boğazları ile Akdeniz'e geçiş kontrolünün Türkiye'de olması, enerji naklinde güzergahların güvenli olması ve enerji tedarikinde sürekliliğin sağlanması gibi nedenler Türkiye'yi enerji koridoru olma yolunda avantajlı konuma getirmektedir. Avrupa Birliği 2004 ilerleme raporunda “Türkiye, komşu ülkelere Avrupa Birliği'ne petrol ve gaz transiti için kaynak ve güzergah çeşitliliğinde önemli rol oynayacaktır” şeklinde yer almıştır (Jarchalova, 2013).

Türkiye sahip olduğu jeostratejik konumu ile değişen ve gelişen siyasi olaylar neticesinde kendi topraklarında inşa ettiği uluslar arası enerji boru hatları ile enerji piyasasında etkin konuma gelmekle birlikte, kendi enerji ihtiyacını da karşılamakta ve gelir elde etmektedir. Türkiye enerjisinin % 33'ü petrolden, % 28'ini kömürden, % 29'unu doğalgazdan, % 10'unu da yenilenebilir kaynaklardan elde etmektedir (T.C.Başbakanlık Kamu Diplomasisi Koordinatörlüğü, 2014). Türkiye üzerinden petrol ve doğalgazın dünya pazarlarına transferi Türk Boğazları ve enerji boru hatları üzerinden gerçekleşmektedir. Avrupa'nın artan enerji ihtiyacı ve değişen siyasi konjonktür sebebi ile İstanbul Boğazı'nın gemi ve gemi tanker trafiği konusunda kapasitesini doldurması ve bölge için risk oluşturması enerji boru hatlarının inşasını da zorunlu hale getirmiştir. Ayrıca boğazdaki gemi tanker trafiğini azaltılması yönünde bir adım olmuştur.

Türkiye'den geçen uluslar arası enerji transit boru hatları; Petrol Boru Hatları ve Doğalgaz Boru Hatları şeklinde bir kısmı tamamlanmış ve faal durumda, bir kısmıda proje halinde olup çalışmalar devam etmektedir. Enerji Boru Hatlarını kısaca özetlersek;

Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) Petrol Boru Hattı Projesi: Azeri-Çırac-Güneşli (AÇG) bölgesinden başlayan proje, Azerbaycan ve Gürcistan üzerinden Akdeniz kıyısındaki Ceyhan terminaline ulaşmaktadır. Boru hattının 1076 kilometresi Türkiye sınırları içerisinde yer almakta olup toplam uzunluğu 1769 kilometre ile dünyanın en uzun ikinci boru hattıdır. Boru hattının yıllık kapasitesi 50 milyon tondur. BTC boru hattının açıldığı 2006 yılından 2012 yılına kadar bir buçuk milyar varili aşan petrol ihraç edilmiştir (T.C.Dışişleri Bakanlığı, 2012a).

Irak-Türkiye (Kerkük-Ceyhan/Yumurtalık) Ham Petrol Boru Hattı: Irak'ın Kerkük bölgesindeki ham petrolün Ceyhan (Yumurtalık) terminaline sevk edilmesi amacıyla yapılmıştır. Birbirine paralel iki hattan oluşan boru hattının ilki 986 kilometre uzunluğunda inşa edilerek 1976 yılında, ikincisi 890 kilometre uzunluğunda yapılarak 1987 yılında işletmeye açılmıştır. Yıllık taşıma kapasitesi 70.9 milyon ton dur (T.C.Dışişleri Bakanlığı, 2012a).

Türkiye-Yunanistan-İtalya Doğalgaz Boru Hattı Projesi (ITG): Avrupa Birliği INOGATE (Interstate Oil And Gas Transport To Europe) programı kapsamında geliştirilen Avrupa Gaz Ringi'nin ilk halkasını oluşturmakta olup 18 Kasım 2007 tarihinde Türkiye'den Yunanistan'a doğalgaz transferi başladı. (T.C.Başbakanlık Kamu Diplomasisi Koordinatörlüğü, 2014).

Yunanistan-İtalya bağlantısının da 2018 yılında devreye alınması ile İtalya'ya da gaz ulaşımı sağlanacaktır. Yunanistan'a 3.6 bcm/yıl ve İtalya'ya 8 bcm/yıl olmak üzere toplam 11.6 bcm/yıl hacmindeki gazın Hazar Bölgesi-Türkiye üzerinden taşınması planlanmaktadır. Projenin karadaki bölümü Gümölcine den Yunan Adriyatik kıyısına kadar 592 kilometre, denizdeki bölümü 212 kilometre uzunluğunda olup, derinliği ise 1450 metre olarak planlanmaktadır (Elektrikport, 2013).

Trans-Anadolu Doğalgaz Boru Hattı Projesi (TANAP): Tanap Projesi için 2011, 2012, 2013 yıllarında yatırım kararları alınmış, Ana Hat Boruları Alım Sözleşmesi 14 Ekim 2014 tarihinde imzalanmıştır. Dünya ve Avrupa enerji talebini karşılamada

stratejik önemi olan bu proje Türkiye'nin Gürcistan sınırından başlayarak Yunanistan sınırına ulaşacak ve başlangıç olarak Azerbaycan'ın Şahdeniz Sahası'nın ikinci aşamasında üretilecek 16 milyar metreküp (bcm) doğalgazı taşıyacak. Uzunluğu yaklaşık 1850 kilometre uzunluğunda olacak olan projenin 22 milyar metreküp (bcm)'e ve nihai olarak 31 milyar metreküp (bcm) kapasiteye ulaşması hedeflenmektedir. Tanap Projesi'nin temel atma töreni 17 Mart 2015 tarihinde Kars'ta gerçekleştirildi. Türkiye'ye 2018 yılı içerisinde, Avrupa'ya ise 2019 yılında gaz arzı başlaması planlanmaktadır (T.C.Başbakanlık Kamu Diplomasisi Koordinatörlüğü, 2014).

Güney gaz koridorunun en önemli adımlarından olan bu projenin temel atma törenine Gürcistan, Azerbaycan ve Türkiye'nin yanı sıra Avrupa Birliği Komisyon Başkan Yardımcısı ve Avrupa Birliği Enerji Birliği Başkanı katılmış ve "Bu projenin zamanında bitirilmesi için her türlü desteği vermeye hazır olduklarını" dile getirmiştir. Güney gaz koridoru olarak adlandırılan 45 milyar dolarlık gaz tedarik hattının en uzun bölümünü oluşturan Tanap'ın, Güney Kafkasya Boru Hattı (SCP)'nden teslim alacağı gazı 2020 yılından itibaren TAP'a bağlanarak Yunanistan, Arnavutluk ve İtalya üzerinden Avrupa'ya ulaşması hedeflenmektedir (Tanap, 2015). Rusya'dan 150 milyar metreküp (bcm) doğalgaz tedarik eden Avrupa Birliği'ne 31 milyar metreküp (bcm) doğalgaz taşınarak Rus gazının beşte biri oranında gaz ulaştırılmış olacaktır (Özertem, 2015). Tanap Projesi 10 milyar maliyeti ile 20 il, 67 ilçe ve 600 köyden geçerek 1850 kilometre uzunluğunda olacak olup 5 bin kişiye istihdam sağlayacaktır (T.C.Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, 2015).

Trans Adriyatik Doğalgaz Boru Hattı Projesi (TAP): Güney Avrupa'ya Şah Deniz Konsorsiyumu tarafından doğal gaz ulaştırılmasında potansiyel güzergah olan bu projenin Türkiye-Yunanistan üzerinden Arnavutluk ve Adriyatik Denizi'ni geçerek İtalya'ya ulaşması hedeflenmektedir. Projenin 2007 yılında mühendislik çalışmaları tamamlanmış, izinlere yönelik çalışmaları sürmektedir. (Elektrikport, 2013).

Mısır-Türkiye Doğalgaz Boru Hattı Projesi: Mısır ve Türkiye arasında 2004 yılında çerçeve antlaşması imzalanmış, Mısır gazının Arap Doğalgaz Boru Hattı olarak Türkiye'ye sevkiyatı planlanmıştır. Hattın bir bölümü tamamlanmış olup Ürdün, Suriye ve Lübnan'a Mısır gazı sağlanmaktadır. Söz konusu hattın Türkiye'nin doğalgaz iletim

sistemine bağlantısı sağlayacak Türkoğlu-Kilis Boru Hattı inşaatı devam etmektedir (Elektrikport, 2013).

Enerji ihtiyacının karşılanması gibi kritik bir noktada sadece boru hatları tek güzergah olarak düşünülemez. Boru hatları mevcut deniz taşımacılığının yükünün azaltılmasına etkindir.

2.3 Çevre Güvenliği ve İstanbul

2.3.1 Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı'nın Ekolojik Yapısı

Karadeniz onbinlerce yıl önce birçok akarsuyun sularının toplandığı tatlı su iken, binlerce yıl önce büyük depremlerin etkisi ile İstanbul Boğazı'nın olduğu bölge yarılarak Ege Denizi'nden gelen sular ile Marmara Denizi ve Karadeniz birleşti. Böylelikle Karadeniz'in tatlı suyu Marmara Denizi'ne akmaya başladı. Akdeniz'in çok tuzlu olan suyu da yerçekimi etkisi ile alttan Çanakkale Boğazı'ndan geçerek Marmara Denizi'ne İstanbul Boğazı'ndan Karadeniz'e akmaya başladı. Böylece iki deniz arasında oksijen ve tuzluluk alışverişi ile deniz canlılarının beslenmesine uygun her iki denizde de dengeli besin ortamı oluşarak doğal bir denge kurulmuş oldu (Çağa Enerji, 2011).

Marmara Denizi'nin yüzölçümü yaklaşık 11 bin 350 kilometrekare olup, tamamı bir ülkenin egemenlik sınırları içinde olan dünyadaki tek denizdir. Marmara Denizi'nde doğu batı doğrultusunda düz yüzey akıntı sistemi ile kıyısal fiziki yapıdan ve sürtünme direncinden kaynaklanan ters akıntılar bulunmaktadır. Ancak normal denizlerde akıntılar dünyanın dönüşünden (koriolis gücü) kaynaklanan dairesel akıntılar şeklindedir. Dolayısıyla Marmara Denizi'nden 40 santim yüksek olan Karadeniz'den gelen su akıntısı üst düzeyden, Akdeniz'den gelen daha tuzlu su akıntısı alt yüzeyden gelerek Marmara Denizi'nde düşey doğrultuda iki deniz suyu üst üste gelmektedir. Ve birbirine karışmasını önleyen ara yüzey vardır. Karadeniz'den gelen üst akıntı dalga hareketleri, atmosferle diğer madde alışverişi sonucu canlıların yaşamı ortamına uygun 5 mg/lit veya üzerinde suda çözülmüş oksijen miktarına sahiptir ve biyolojik verimi yüksektir. Deniz sularının karışmasını önleyen ara yüzey ile Ege ve Akdeniz'den alt

akıntı ile gelen tuzlu suyun içerdiği suda çözülmüş oksijen miktarı yaşam koşulları için gerekli olan miktarın çok altında 2 mg/l'tir. Deniz suyunun sıcaklığı da meteorolojik şartlar doğrultusunda üst su tabakasında 6-25 derece arasında değişirken alt su kütlelerinde sıcaklık yıl boyunca ortalama 14.2 derece civarındadır. Marmara Denizi'nin bu ekolojik sisteminde yaşayan canlılar yaşam ortamları itibarıyla birbirinden ayrı iki topluluk oluşturmaktadır. Bu iki yaşam ortamı arasında çok hassas bir denge vardır. Dipteki oksijeni az su kütlelerinin üst tabaka karışması ile kitlesel balık ölümleri görülebilmektedir. Aynı şekilde alt su kitlesine verilebilecek fazladan oksijen bu kütledeki canlı türleri için ölümcül olabilecektir (Artüz, 2015 s.2).

Marmara Denizi'nde su ürünleri endüstrisinde önemli rol oynayan balık türlerinin sayısı 127 iken, 1975'lerden itibaren denizin kendini yenileme özelliğinin üzerinde bir kirlenme meydana gelmesi ile bu sayı 4 - 5'e kadar düşmüştür. Bir deniz; kendisine dışarıdan içeriye ve içeriden dışarıya taşıma suyun hızına ve miktarına bağlı olarak kendini yenileme özelliğine sahiptir. Ayrıca denizdeki tabakalar arası madde alışverişi de önem taşımaktadır. Marmara Denizi'ndeki alt su tabakası ile üst su tabakası arasındaki dalgalanmalar, birbirine karışım hızının azlığı da su da çözülmüş oksijen miktarının dibe ulaşmasına engel olmaktadır. Dolayısıyla Marmara Denizi yapısı itibarıyla kısıtlanmış karışım hareketlerine sahip olduğundan bu durum denizin hızlı kirlenmesinde etken olmaktadır (Artüz, 2007 s.113). Marmara Denizi aslında Karadeniz ile Ege Denizi arasında bağlantıyı sağlayan boğazların genişlemiş hali olarak değerlendirilebilir. Marmara Denizi'nde oluşmuş hassas denge bölgede gelişen endüstrileşme, hızlı ve çarpık kentleşme, yaşanan deniz kazaları ile yayılan petrol ve türevleri sonucu artan kirlilik neticesinde büyük oranda bozulmuş ve bozulmaya devam etmektedir.

Marmara Denizi'nin tüm Türkiye su ürünleri üretimindeki katkısı % 22'den % 6'lara düşmüştür. Ayrıca Marmara Denizi'nde oluşmuş dengeli eko sistemde yer alan yakamoz, denizanası gibi planktonik canlılar ile algler ve tekir, istavrit gibi balık türlerinin 1975'lerden günümüze balıkçılık sektörünü olumsuz yönde etkileyecek ve diğer türlere de zarar verecek boyutta kitlesel çoğalma ve azalmaları, deniz renginde sebep olduğu değişimler bu eko sistemdeki kirlenme sonucu oluşan olumsuz gelişmelerdir. Marmara Denizi'nde yaşanan ekolojik değişimlere örnek olarak uskumru

balıklarını verebiliriz. Son yıllarda Marmara Denizi ile boğazların en önemli balık türlerinden olan uskumru, Karadeniz’de oluşan ekolojik değişimler sonucu en önemli besinini oluşturan bazı plankton organizmalarının kaybolması bu balık türlerinin de yok olma düzeyinde azalmasına yol açmıştır (Artüz, 2015 s.1, 2).

Marmara Denizi’ni Karadeniz’e bağlayan İstanbul Boğazı dünyanın ender su yollarından biri olarak biyolojik koridor olma özelliği ile canlıların geçiş yoludur. Farklı bitki ve hayvan topluluklarının çeşitliliği, kısa burunlu yunuslar gibi korunması gereken 33 deniz canlısını barındırmaktadır (Defenceturk, 2010). Dolayısıyla Marmara Denizi’ndeki kirlilik bu kısıtlanma sonucu daha hızlı bir artış göstermektedir. Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı’ndaki kirlenmenin en büyük etkenleri; yerleşim yerlerinden denize kontrolsüzce bırakılan evsel atıklar, endüstriyel gelişmeler ve bunların içerdiği organik yük ve denizde meydana gelen gemi tanker kazaları sonucu petrol ve benzeri türevlerinin yoğunluğundaki artıştır (Artüz, 2015 s.3, 5)

Son 40 yılda ciddi oranda azalan balık türlerinden bazıları; palamut % 90, uskumru % 95, kefal % 91, lüfer % 58, kaya balığı % 81 oranında azalmıştır (Pişirici, 2015).

2.3.2 Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı’ndaki Deniz Kirliliğinin Nedenleri ve Etkileri

Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı’ndaki deniz kirliliği 1950’li yıllardan itibaren hızlı bir artış göstermiştir. Bu kirliliğin en büyük nedenleri olarak sahil bölgelerindeki hızlı yapılaşma ve gelişen turizm olgusu ile kıyı şeridinden başlayan kirlilik, çarpık kentleşme, gayri safi milli hasıladaki artış ile bilinçsiz tüketim, endüstriyel gelişme, bölge dışı faktörler ve artan deniz trafiği ile buna bağlı gemi ve gemi tanker kazaları Marmara Denizi’nin hızla kirlenerek eko sisteminin zarar görmesine yol açmıştır. Bununla birlikte Marmara Denizi bir iç deniz olup “Karadeniz ile Marmara Denizi arasındaki bağlantı, yatay düzlemde dar İstanbul Boğazı, dikey düzlemde ise boğazın her iki ucunda 36 metre ve 56 metre derinlikte yer alan eşiklerle büyük çapta kısıtlanmıştır. Marmara Denizi ile Ege Denizi arasında da dar ve sığ Çanakkale Boğazı bu kısıtlamayı oluşturmaktadır” (Artüz, 2015 s.3)

2.3.2.1 Evsel Atıkların Yol Açtığı Deniz Kirliliği

Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı'na Karadeniz'den gelen üst akıntının suda çözülmüş oksijen miktarının daha geniş canlı türlerinin yaşamasına imkan sağlayacak düzeyde yüksek olduğunu daha önce belirtmiştik. Akdeniz'den Marmara'ya gelen alt akıntı ise daha az oksijen içermektedir.

Marmara Denizi'nin kirlenmesinde en önemli faktörlerden biri evsel atıkların denize bırakılmasıdır. Bu atıkların içerdiği organik maddeler ortamdaki oksijenle birleşerek oksitlenirler ve bu süreçte sudaki çözülmüş oksijeni kullanarak bitirirler. Marmara Denizi'ndeki üst su kütlesi 15 metre derinliğe kadar atmosfer ile direk teması, dalga hareketleri ve akıntılar neticesinde kaybettiği oksijeni büyük oranda yenileyebilmektedir. Su derinliği 25 - 30 metre ve daha aşağısı ise karışımın azlığından kaybedilen oksijeni yenileyememekte ve oksijen bakımından fakir kalmaktadır. Bu nedenle kirlenmenin ölçülmesinde sudaki çözülmüş oksijen miktarı incelenmektedir.

Tablo.4 1965-1988 yılları arasında Marmara denizinde 0, 10, 25, 50m derinliklerde ortalama çözülmüş oksijen miktarları (Artuz, 2015 s.4)

Tarih	0m	10m	25m	50m
1965	8.10	6.98	6.72	5.07
1971	8.24	8.27	7.79	5.89
1972	9.63	8.46	6.40	5.45
1973	8.25	7.95	6.18	4.32
1974	8.34	9.05	5.10	2.70
1977	8.94	8.17	6.29	2.81
1983	8.05	7.42	4.95	2.40
1984	8.30	7.95	4.54	2.80
1988	8.23	6.84	4.24	1.95
1992	7.94	7.22	2.95	1.10
1995	8.00	6.55	2.43	0.95
1998	8.10	6.12	2.22	0.90
2000	8.18	5.75	2.08	0.94
2001	8.32	5.22	2.16	0.98

Tabloda da görüldüğü üzere su derinliği 10 metreye kadar olan alandaki oksijen miktarı yıllar boyu sirkülasyonla kendini yenileyerek içerdiği canlı türlerinin yaşamı açısından yeterli oksijene sahip olmuştur. Kirlenmenin neden olduğu oksijen azalması 25 metre ve daha aşağısında 1983 yılından sonra görülmektedir. Marmara Denizi'nde 1985 yılından buyana ciddi bir ötrifikasyon yaşanmaktadır. Denize bırakılan organik kökenli atıklar

bazı balık türlerinin zarar görmesine yol açmış, ancak bu organik atıklardan etkilenmeyen türlerin özellikle alglerin kütleli çoğalmalarını yol açmıştır. Bu dengenin bozulmasına bağlı olarak biotoksin içeren planktonların artışının yanında, besin zinciri içerisindeki aktif yerleri sebebiyle avlanan ve ticari değeri olan su ürünlerinde de kirlenmenin etkilerine rastlanmış (Artüz, 2007 s.166) ve bu durum ciddi önlemlerin alınmasını gerektirmiştir. Bu amaçla Marmara Denizi'ndeki çift kabukluların 1990'lı yılların sonlarından itibaren Avrupa Topluluğu üyesi ülkeler tarafından ithali yasaklanmıştır (Artüz, 2015 s.6).

İstanbul Boğazı'ndaki eko sistem açısından evsel atıkların toplandığını ve bunun çok olumlu olduğunu belirten İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi Öğretim Üyesi Prof.Dr.Oya Okay, TÜBİTAK destekli "İstanbul Boğazı'nda Kirlenmenin Etkileri" projesi kapsamında "*Ancak boğaza giren derelerin ağızlarında ölçülen değerlerin yüksek olması bu derelerin hala boğaz ekosistemi için potansiyel kirlenme kaynakları olduğunu göstermektedir*" dedi. Ayrıca "*Karadeniz kuzey-batı alanına boşalan nehirlerden özellikle Tuna nehri nedeni ile kirlendiğini ve dolayısıyla Karadeniz'den gelen üst yüzey akıntısının boğaz ekosistemi için birinci kirletici faktör olduğunu*" da belirtmiştir (Okay, 2008).

2.3.2.2 Gemi Trafik ve Gemi Tanker Kazaları Sonucu Deniz Yayılan Petrol Hidrokarbonlarının Yol Açtığı Kirlilik

Karadeniz'in Ege'ye ve Akdeniz'e bağlayan, Süveyş Kanalı ile Hint Okyanusu'na bağlayan İstanbul Boğazı uluslar arası düzeyde stratejik öneme sahip bir su yoludur. Ayrıca Karadeniz ile Akdeniz'in ekosistemlerini birleştirmesi ile de boğaz, biyolojik bir koridor olma özelliğini de taşımaktadır. İstanbul Boğazı'nın deniz trafiğinde taşıt sayısı günde 2 bin 500'ü bulmaktadır. İstanbul Boğazı'ndan geçen transit gemi sayısı Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü 2013 yılı verilerine göre 46 bin 532 olup, bunun 9 bin 6'sını gemi tankerleri oluşturmaktadır. Dolayısıyla gemi trafiği boğaz ve Marmara ekosistemi için en önemli kirletici faktörlerden biridir.

İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi Öğretim Üyesi Prof.Dr.Oya Okay, "*Boğazdaki gemi trafiğinin kirliliğin ikinci önemli faktörü olduğunu*" belirterek "*gemilerden kaynaklanan kirlenme petrol, sintine, balast suları, gemi baca gazları, zehirli boyalar olarak özetlenebilir. Amerikan Çevre Koruma Ajansı (EPA)'nın*

denizdeki yaşamı tehdit eden en önemli kirleticiler olarak bir takım ağır metalleri ve petrol ya da yanma kökenli poli aromatik hidrokarbonları (PAH) ve kalıcı (dayanıklı) bazı organik kimyasalları gösterdiğini” ifade ederek “bu kimyasalların belirli seviyeleri aşıldığında toksit ve kanserojen etkilerinin olduğunu” söylemiştir (Okay, 2008). Gemi ve gemi tanker kazaları ile deniz sularına karışarak deniz kirliliğinde önemli etken faktör olan petrol; binlerce hidrokarbon moleküllerinin birleşiminden oluşan, büyük oranda suda çözünemeyen ve sudan hafif bir karışımdır. Denize karıştığında denizin durumuna göre yayılım gösteren ham petrolün “bir litresi denize döküldüğünde yarım futbol sahası büyüklüğünde bir alana yayılabilir.” Denize dökülen petrolün bir kısmı buharlaşır, su ile karışan petrol krema haline gelerek güneş ile temas ederek oksidasyona uğrar, çok az miktarı da dibe çöker. Petrol denizde bulunan bir takım mikro organizma tarafından da parçalanır, ancak bu süreç su yüzeyindeki petrol tabakasında bakterilerin çoğalması ile gerçekleşir ve parçalanma çok yavaş ilerler. Su yüzeyindeki petrol tabakasının ağır bölümlerin dibe çökmesi ile oluşan sedimentasyon işlemi, eğer deniz yüzeyinde asılı halde bulunan kum ve diğer sedimentlerin oranı yüksek ise daha hızlı gerçekleşir. Bu aşamadan sonra petrol temizleme çalışmaları zorlaşır (Küçük yıldız, 2014 s.22,23). Denize yayılan petrolün temizlenmesi adına kimyasal maddeler ile inceltmesi, toplanması, yakılması gibi uygulanabilecek her biri farklı yöntemler de çevre açısından bir takım problemler oluşturabilmektedir (Tütüncü, 2001 s.12).

Denize dökülen petrol deniz yüzeyinde tabaka halinde yayılarak su altı ortam ile atmosferin oksijen alışverişini engelleyerek deniz eko sistemini olumsuz yönde etkilemektedir (Bknz. EK-22). Bazı canlı türlerinin besinini oluşturan planktonlar bu kirlilikten etkilenirler ve petrolün zehirleyici etkisi bunları yiyerek beslenen canlı türlerinin yaşamına da etki eder. Toksik madde olması sebebi ile petrol, balıklarda toplu ölümlere veya bünyelerinde zehir birikmesine ve bu zehir yüklü canlıların tüketilmesi halinde tüketenlerde de zehirlenmelere neden olmaktadır. Besin zincirinde bu kirlilik deniz kuşları için de ölümcül olabilmektedir (Sungur, 2005 s.40).

İstanbul Boğazı’nda meydana gelen tanker kazalarının çevresel etkileri oldukça ağır olmuştur. Meydana gelen bazı tanker kazalarının yaptığı çevresel etkiler şu şekilde olmuştur:

İndependenta Gemi Tanker Kazası: İstanbul Boğazı'nda çatışma şeklinde meydana gelen kazada çıkan yangın sonucu; havadaki partiküllerin metreküp başına miktarı 1000 mg'ye kadar çıkarak hava kirliliğine yol açmıştır. Bu değer normal değerın dört katına eşittir. Kazada 30 bin ton petrol yanmış, kalan 64 bin petrolün denize dökülmesi ile 46 gr/m² yoğunluğundaki katran tabakası beşbuçuk kilometre yarıçapındaki dip yüzeyine çökerek deniz canlılarını % 96'sının ölümüne yol açmıştır. Sadece 9 deniz dibi canlı türü hayatta kalabilmiştir.

Nassia Gemi Tanker Kazası: İstanbul Boğazı'nda meydana gelen kazada 20 bin ton petrol Karadeniz, İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi'ne yayılmış, sahil ve birçok koy petrol ile kaplanmış ve 1500'den fazla deniz kuşu petrole bulandığı için ölmüştür.

Volganefit – 248 Gemi Tanker Kazası: Kötü hava koşulları nedeni ile ikiye bölünen tankerden Marmara Denizi'ne 1279 ton petrol dökülmüş ve 5 kilometre uzunluğunda sahil ve kayalık kıyı şeridi kirlenmiştir. Petrol, yüzeyin 3 – 30 cm. altında 1 – 4 cm. kalınlığında tabakalar oluşturmuş ve deniz dibi canlılarında % 90'na varan ölümler gerçekleşmiştir. Bu canlılardan bazıları deniz yıldızları, çeşitli yosun ve mercan türleri, kabuklular, balık türleri ve yumuşakçalardır. En az 3000 martı, ördek ve karabatak ölü bulunmuş, boğazın iki yakasında bulunan kahverengi, kırmızı ve yeşil yosun türlerinden sadece ötrifikasyona dayanıklı yeşil yosun türleri varlık gösterebilmiş, kahverengi yosun türleri yok olma düzeyine gelmiştir (Küçük yıldız, 2014 s.27,28).

Bluestar – Gaziantep Gemi Tanker Kazası: Malta bandıralı tanker ile amonyak yüklü geminin çarpışması ile 1000 ton amonyak denize dökülmüştür. Denizcilik Müsteşarlığının verilerine göre havada metreküpte 1.3 gr amonyak olması ve yarım saatten az solunması halinde ölüme yol açacağı belirtilmiş, rüzgarın bu kazada ters yönden esmesi ile büyük bir facia ucuz atlatılmıştır (İnternethaber.com, 2004).

Sonuç olarak; İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi'nde oluşan kirlilik nedeni ile ökrifikasyon yaşanmaktadır. Bu durum balık türlerinin ve sayılarının azalmasına yol açmış, kirlenmenin etkisi ile dip balıkları ve midyelerde zehir birikimleri oluşmuştur. İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi Öğretim Üyesi Prof.Dr.Oya Okay, "Büyükdere'den başlayarak Beşiktaş'a kadar özellikle İstinye'de önemli ölçüde bir

kirlenme olduğunu, Asya yakasında özellikle deniz trafiğinin yoğun olduğu Kandilli – Kuzguncuk şeridinde son derece yoğun kimyasal kirlenmenin olduğunu” belirterek, “ölçümleri yaparken Karadeniz girişinden başlayarak boğaz boyunca iki tanesi Adalarda olmak üzere toplam 23 istasyondan örnekleme yaptıklarını ve bu amaçla sediment (deniz dibi çökelti) ve midyelerden yararlandıklarını, kirleticilerin bir kısmının kanserojen olması nedeni ile özellikle kirlenmiş bölgelerden toplanan midye tüketiminin kanser vakalarına yol açabileceğini” ifade etmiştir. Ayrıca “Büyükada arkasındaki kumsaldan aldığımız örneklerde de son derece tehlikeli kimyasallar bulduk” dedi (Okay, 2008).

Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı’nda kirlenme sonucu gelişen olumsuz hadiselerle karşı geri dönüşü olmayan kirlilik düzeylerine gelmeden önce alınacak önlemler boğaz ve çevresinin kurtarılması adına atılmış büyük adımlar olacaktır. Bu bağlamda kirliliğin nedenlerinden olan boğaz çevresi evsel atıkların yanı sıra İstanbul Boğazı’nın uluslar arası su yolu olması sebebiyle gemi ve gemi tanker trafiğinin de neden olduğu kirliliğin ciddiyeti uluslar arası alanda detaylı bir şekilde anlatılarak ortaya konmalıdır.

İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi Öğretim Üyesi Prof.Dr.Oya Okay, bu konuda *“belli kirleticilerin seviyelerinin deniz ekosisteminde su, sediment, organizma gibi çeşitli matrislerde izlenmesi gerektiğini ancak, bütün kirleticilerinin izlenmesinin mümkün olmadığını bunun hem para, hem zaman, hem insan gücü demek olduğunu ancak, devletin toksik/kanserojen kirleticiler için laboratuvarlar kurup rutin analizleri yapmasının ve birsonraki adım olarak uyarı sistemlerinin geliştirilerek halkın sürekli bilgilendirilmesi gerektiğini”* belirterek *“yurtdışındaki örneklerin böyle olduğunu”* ifade etmiştir (Okay, 2008).

2.3.3 İstanbul ve Boğaz Çevresinde Yapılaşma

İstanbul’un şehirleşme süreci şu şekilde incelenebilir. Asya ile Avrupa kıtalarını birleştiren İstanbul’un yerleşim tarihi 400 bin yıl öncesine dair rivayetler mevcuttur. Zengin bir tarihi dokuya ve üç imparatorluğa başkentlik yapmış olan İstanbul da, ilk yerleşim Avrupa yakasında bugünkü Yenikapı bölgesinde M.Ö. 8500 yıllarında, Anadolu yakasında ise Fikirtepe (Kadıköy) ve Pendik ilçelerinin bulunduğu bölgede M.Ö. 5000 ile 3000’li yıllarda olduğuna dair izler bulunmuştur (Tarihi İstanbul, 2015).

İstanbul'da M.Ö. 7.yüzyılda yerleşim bölgesi olarak Byzantion; Megaralı Byzas tarafından Sarayburnu Yarımadasında Sirkeci koyuna kadar olan alanda kurulmuştur. İsmi Byzantion olan şehir 330 yılında Roma İmparatoru Konstantin'in isteği ile başkent olur ve İmparatorun ismine atfen şehrin ismi Konstantinopolis adını alır. Roma İmparatorluğu'nun 395 yılında bölünmesi ile kurulan Doğu Roma İmparatorluğu'nda başkenti olur. Zaman içerisinde İmparatorluk Bizans İmparatorluğu'na dönüşür. Bizans İmparatorluğu dönemi olan 1261 yılında Osmanlı tarafından fethedildiği tarih 1453 yılına kadar İstanbul, Konstantiniyye olarak anılmış, boğazın ve şehrin stratejik önemi ve konumu itibarıyla bu dönemde de İmparatorluğun başkenti olmuştur (Hunt, 2005 s.248,253,272,273,276,427).

İstanbul; Konstantinopolis döneminde Haliç, Marmara ve kara yönünde surlar içerisinde gelişmiş ve çeşitli noktalarda bulunan kapılar ile dışarı açılmakta idi. Ayasofya, Aya İrini, Yerebatan Sarnıcı, Su Kemerleri, Kiliseler, İmparatorluk Sarayı, Hipodrom ve nice yapılar bu dönemde inşa edilmiştir. Konstantinopolis, 5.yüzyıl Roma İmparatorluğu'nun nüfusunu geçen bir kent haline gelmiştir. Bu nüfus artışı sebebi ile şehir yerleşimi surların dışında mahallelerin kurulması ile yayılım göstermiştir. İlerleyen dönemlerde bu yayılım kaybolmuş, Osmanlı Devleti tarafından fethine kadar Konstantinopolis sur içi bir şehir olarak kalmıştır.

Osmanlı Devleti tarafından İstanbul'un fethi ile şehrin mimarisi, yapısı ve yönetimi değişim göstermiş, nüfus artışı ile şehir yeniden surların dışında yayılım göstermeye başlamıştır. Konumu itibarıyla ticari, siyasi açıdan taşıdığı önem ile stratejik bir ulaşım güzergahı olması nedeni ile İstanbul; Osmanlı döneminde de başkent olarak tarihte yerini almıştır. Şehir surların dışında; Galata Surları çevresi, Boğaz Kıyıları, Haliç, Üsküdar ve çevre kıyılarda yayılım göstermiş ve Haliç sırtlarında yapıların yoğunlaşmasına bağlı yerleşim çoğalmıştır. İstanbul için 16.yüzyıl inşaat faaliyetlerinin yoğun olduğu bir dönem olmakla birlikte Osmanlı mimarisinin doruğa ulaştığı yüzyıl olmuştur. Mimar Sinan'ın eserleri ile geçmişin zengin tarihi dokusu ve mimarisi günümüze kadar ulaşmıştır. Kanuni Sultan döneminde boğaz kıyılarında yerleşimler merkez kadar yoğun olmamakla birlikte Türk köyleri kurulmuş, bahçelerin ve balıkçı kasabaların olduğu boğaz kıyıları sahfiye alanlar olarak değerlendirilmiştir. 17.yüzyılda şehrin nüfusu artmaya devam etmiş, 18.yüzyılda devlet erkani ve ileri gelen aileler

boğaz kıyılarına yerleşmeye başlamışlardır. Bu dönemde sahilhane denen ve günümüzde yalı olarak adlandırılan kıyı evleri yaptırılmaya başlandı. 19.yüzyılda boğaziçine yerleşim artış göstermiş, şehrin içinde meydana gelen büyük yangınlar, boğaz kıyılarına yerleşimi tetiklemiştir. Bu durum beraberinde boğaz kıyılarına köşk, kasır, sahil saray yapımını hızlandırmıştır. Boğaz kıyılarına yerleşim ile birlikte deniz ulaşımında önem kazanmıştır. Yeni enerji kaynakları olarak gaz ve elektriğin alt yapısı oluşturulması ve modernleşmek amacıyla 1854 yılında ilk belediye kurulmuştur (Alarşlan, 2015). Marmara sahil boyunca batı-doğu yönünde yayılım gösteren yerleşim 20.yüzyıl başlarında kuzeye doğru ilerlemiştir (Diker, 2005 s.47).

Cumhuriyet döneminde savaştan çıkmış ve Osmanlı Devleti'nde yıkılması ile günümüze kadar dönem için başkentlik sürecini tamamlanmış olan İstanbul'un yeniden imarı için yapılan çalışmalarda hızlı sanayileşme süreci ile birlikte betonarme yapıların inşası artmış ve zengin aileler yine boğaz kıyılarında yerleşime yönelmiştir (Alarşlan, 2015). İstanbul'un şehir planlama çalışmaları yabancı uzmanlar tarafından 1932 – 1933 tarihlerinde yapılmıştır (Diker, 2005 s.47). İstanbul, 1950'li yıllarda hızlı bir büyüme sürecine girmiş, planlı yapılaşmanın yanında gecekondulaşma ile birlikte çarpık kentleşme sürecinde baş göstermiştir. İstanbul'un değerinin her zaman toplum üzerindeki önemi ve yetkisi yüksek olması nedeni ile sürekli göç alan kent, bu yıllarda da göç dalgaları nedeni ile yerel yönetimlerin bu konuda zayıf kalması kentin kontrolsüz büyümesini de beraberinde getirmiştir. İstanbul 1960'dan sonra binalar belli kalıplar çerçevesinde değil, kullanıcıların istek ve ihtiyacına, çevre koşullarına göre düzenlenmeye başladı (Alarşlan 2015).

Kentin 1980 yılına kadarki süreçte gelişmesine etki eden en önemli faktör sanayi olmuş, nüfus 1950 yılında 983 bin 41 iken bu sayı 1960 yılında 1 milyon 466 bin 535 kişiye ulaşmıştır. Avrupa yakasında sanayi, Zeytinburnu ve kuzeyinden TEM otoyoluna doğru gelişmiş ve Atatürk Havalimanı'nın kuzeyine doğru ilerlemiştir. Anadolu yakasında da E-5 yolu boyunca Gebze'ye uzanmıştır. Artan yapılaşma ve nüfusa binayen 1970'li yıllarda birinci boğaz köprüsünün inşa edilmesiyle ulaşım güzergahı olarak kentin kemikleşmiş aksı haline gelmiştir. İstanbul kenti 1970 – 1975 yılları arasında Silivri ve Gebze sınırları içerisinde 50 kilometre yarıçaplı bir alana yayılmış iken 1980'de bu yayılım 60 kilometre yarıçapına ulaşmış ve sınırlar doğuda Hereke ilçesine, batıda

Tekirdağ il sınırlarına kadar genişlemiştir. Bu sanayileşme ile birlikte gelişen yayılım gecekondulaşmayı da arttırmıştır. İstanbul'un ulaşım ağları ve karayolları 1990'lı yıllarda hızla artan nüfusla birlikte yerleşim dışı doğru yayılmasında etken olmuştur. Ve bu yayılmacalı yapılanma 2000'li yıllarda da devam etmiştir (Yazman, Öztürk, 2009).

İstanbul şehrinin Bizans dönemindeki nüfusu 50 bin civarında iken Osmanlı Devleti'nin İstanbul'un fethinden sonra bu rakam 120 bine ulaşmış, 17 yüzyıl sonlarında bu sayı 700 bine ulaşarak dünyanın en büyük kenti olmuştur. Cumhuriyetin ilk yıllarında İstanbul'un nüfusu bir milyon civarında idi (Diker 2005 s.46). Bugün ise bu sayı 14 milyon 377 bin 18 e ulaşmış (İstanbul'un nüfusu, 2014), İstanbul Büyük Şehir Belediyesi 2014 verilerine göre 5747 sayılı kanun kapsamında İstanbul ili sınırları içerisinde 39 ilçesi olan bir metropol kent haline gelmiştir (İBB, 2015).

İstanbul'un ilçelerinin 25 tanesi Avrupa yakasında, 14 tanesi Anadolu yakasında bulunmaktadır. Boğaz kıyılarında bulunan çok sayıda yalı ve sarayların değeri günümüzde dahada yükselmiştir. Tüm bu artan ilçe sayısı ve nüfusa bağlı olarak bugün ulaşım, dolayısıyla trafik İstanbul'un en önemli sorunlarından biri olmuştur. Dünyanın önde gelen navigasyon şirketlerinden olan Tom Tom'un yaptığı bir araştırma neticesinde trafik sıkışıklığı endeksinde 2012 yılı itibarıyla % 66 ile Moskova ilk sırada yer alırken % 55 ile İstanbul ikinci sırada yer almıştır. Trafik sıkışıklığı nedeni ile bir saatlik mesafenin ortalama 2 saat 4 dakika sürdüğü ortaya konmuştur. Bu durumun nedeni olarak uzmanlar, nüfus artışının İstanbul'da ulaşım alt yapısı ile aynı oranda gelişmediğini dile getirmektedirler. İstanbul'un ulaşımında iki önemli aksı bulunmaktadır. Bunlardan biri TEM otoyolu, diğeri ise D-100 (E-5) karayoludur. Bu iki güzergahın çevresinde çok katlı binalar, AVM ler, Üniversite ve Hastaneler bulunmaktadır. Bölgedeki bu yığılmalar trafiği de olumsuz yönde etkilemektedir. Mimar Korhan Gümüş, bölgesel nüfus yoğunluğu ile trafik ilişkisi hakkında şunları söylemiştir. *“Avrupa'nın birçok bölgesinde trafik sıkışıklığı yok. Buraların nüfus yoğunluğu İstanbul'dan daha fazla. Mesele nüfus yoğunluğu değil, önemli olan kentin içindeki dengenin sağlanması ve planlı yerleşimin olmasıdır”* (yapi.com, 2014).

Dolayısıyla İstanbul'daki çok katlı konutların artışı, bugüne kadarki süreçte yaşanan gecekondulaşma ve plansız yapılaşma ile birlikte ulaşımın yetersiz kalışı, ulaşımındaki

ana arterlerin etrafındaki aşırı yapılaşma bugünün İstanbul'unun en büyük sorunlarından biri olmuştur. Bununla birlikte 21.yüzyılda gerçekleştirilen Marmaray, Metro Hatları gibi alternatif ulaşım yollarının yanında 3.Boğaz Köprü Projesi ve İstanbul Boğazı'nın altından geçecek olan 3 katlı tüp geçit gibi projeler ile İstanbul'un ulaşım sorununa yeni çözümler getirilmeye çalışılmaktadır.

Sonuç olarak; bahçeli, ahşap ve taşkonak evlerin sayıları yok denecek kadar azalmış, bunların yerini apartmanlar, gökdelenler, AVM ler, plazaların yanı sıra Kemer Country, Central Life, Aqua City gibi kurulan uydu kentler ile yerleşim alanları almıştır. Osmanlı ve Bizans döneminde bir kimliği olan şehir, günümüze kadar gelen süreç neticesinde arabesk bir yapılaşma göstermiş ve tarihi kimliğin yitirilmemesi adına (Alarslan2015), geçmişten günümüze ulaşan tarihi yapıların korunması bugün daha büyük önem taşımaktadır.

BÖLÜM – 3 : KANAL İSTANBUL

3.1 Kanal İstanbul ve Tarihçesi

Kanal İstanbul; İstanbul'un Avrupa yakasında Karadeniz ile Marmara Denizi arasında deniz ulaşımı açısından tek geçiş yolu olan İstanbul Boğazı'na paralel ve alternatif su yolu olarak yapılması planlanan, Karadeniz'i Marmara Denizi'ne bağlayacak bir kanal projesidir. İstanbul Boğazı'ndaki gemi trafiğinin yoğunluğu nedeni ile tehlike oluşturan gemi tanker trafiğinin azaltılması ile gemi kaza riskinin düşürülmesi amacıyla yapılması planlanan, aynı zamanda bir çevre ve konut projesi olarak Kanal İstanbul Projesi'ni Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan Başbakanlığı döneminde çılgın proje olarak tanıtmış, 27 Nisan 2011 tarihinde Sötlüce Haliç Kongre Merkezi'nde (TurkSail, 2011) de basın toplantısı ile açıklamıştır.

Kanal İstanbul; 30 milyon metrekarelik alanda planlanmaktadır. Proje, derinliği 25 metre, genişliği 400 metre ile Küçükçekmece göl geçişinde 1000 metre ile 2200 metre, uzunluğu 44 kilometre, maliyeti 20 milyar dolar olarak planlanmaktadır. Kanal İstanbul'un güzergahı; Küçükçekmece gölü ve Sazlıdere Barajı üzerinden geçerek Terkos Gölü'nün doğusundan Karadeniz'e bağlanacaktır. Proje tam olarak Küçükçekmece – Başakşehir (Altın-tepe, Güvercintepe ve Şahintepe mahalleleri) – Arnavutköy Karaburun Köyü'nde inşa edilecek (Karadağ, 2014). Sazlıdere Barajı ile kirlilik nedeniyle tehlike alarmı veren Küçükçekmece Gölü de kanal içerisinde yer alacak ve böylelikle gölün kurtarılması, verimli hale getirilmesi hedeflenmektedir. Kanal güzergahının üzerinde orman arazisinin olmaması, bir avantaj oluşturmakla birlikte en az kazı dolgu gerektirecek hat olması, özellikle hazine arazilerinin bulunduğu yerden geçmesi maliyeti düşürürken, orman ve tarımsal araziler ile sulanan alanlarla birlikte tatlı su göletlerine zarar vermeden geçmesi planlanmaktadır (Tnhaber, 2013). (Bknz.EK-23)

Kanal İstanbul, yeni şehir adı ile kurulacak olan yeni kent içerisinde 30 bin dönümü kapsamaktadır. Bu bölgede 78 milyon metrekare havalimanı, 33 milyon metrekaresini Isparta kule ve Bahçeşehir, 108 milyon metrekaresini yollar, 167 milyon metrekaresini imar parselleri ve 37 milyon metrekaresini ortak yeşil alanların oluşturulması

planlanmaktadır. Yenişehir de yollara ayrılmış alan içerisindeki ağaçlandırma, kaldırım, refüj ve imara ayrılmış alanlardaki yeşillikler ile toplam da 146 milyon metrekare yeşil alan olacaktır (Karadağ, 2014). Dolayısıyla Havalimanı ile Kanal İstanbul'un kapladığı alan çıkarıldığında projenin % 42'sini yeşil alan oluşturacaktır. (Bknz.EK-24) Kanal İstanbul'un çevresine iki şehir kurulması planlanmakta olup, henüz netleşmiş imar planı olmamasına rağmen kamu oyuna duyurulan projeler kapsamında; kurulacak "yeni şehir rezerv yapı alanı" çerçevesinde proje ile ruhsatsız, iskansız ve afet riski altındaki yapıların tavsiye edilerek yeni yerleşim alanına taşınması hedeflenmektedir. "Yeni şehir rezerv yapı alanı" sınırları içerisinde Arnavutköy, Avcılar, Bağcılar, Bakırköy, Başakşehir, Esenler, Eyüp ve Küçükçekmece ilçeleri yer almaktadır (Kaya, 2014). Bu bölgenin imar planları İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanacak olup, bölgenin nüfusu 500 bin kişi olarak öngörülmektedir (Yaman, 2015).

Kanal İstanbul'un üzerine 6 ayrı köprü yapılması planlanmakta olup, maliyetinin 5 milyar Türk Lirası olacağı tahmin edilmektedir. Bu köprülerden dördü karayollarının devamı olarak D-100, TEM, TEM'in yan yolları ve D-20 karayollarının uzantısı şeklinde, iki köprü Büyükşehir Belediyesine ait yolların devamı şeklinde inşa edilecek. Kanal İstanbul üzerine inşa edilecek köprülerin uluslararası köprü standardında, uluslararası deniz trafiğine uygun ve deniz seviyesinden yüksekliği 60 metre olarak yapılması planlanmaktadır. Köprüler asma köprü değil, daha düşük maliyetli "cable stayed" şeklinde ifade edilen "eğik gergin kablolu" tekniği ile inşa edilecek (Turhan, 2015).

Kanalın iki tarafında da 100 metre genişliğinde alanlar park ve rekreasyon alanlarına ayrılacak olup, bu alanlara ulaşımı sağlayacak 50 metre genişliğinde 8 şeritli geniş sahil caddeleri ve bu caddelerin altına inşa edilecek 150 bin araç kapasiteli otoparklar yapılması planlanmaktadır. Küçük tekneler için marinalar, Küçükçekmece gölü kıyısında ve Karadeniz girişinde ve kanal güzergahı üzerinde belirlenen yerlerde sergi, konferans, gösteri merkezi, müze gibi birimleri içeren kültür merkezi yapıları yer alacak. Kanal İstanbul'da yer alan haliçlerden biri serbest bölge olacak. Bölge de Türkiye, Almanya, Japonya, Çin, Hindistan, Amerika, Fransa, İtalya, İspanya, Tayland, Brezilya, İran ve başka ülkelerin karakteristik yapıları inşa edilerek alt katları restoran, üst katları home ofis olacak şekilde inşa edilerek işletmeleri temsil edilen ülkenin vatandaşları tarafından yapılması planlanmaktadır. Kanal İstanbul'un iki yakasında

yüksek rakımlı tepelerin üst bölgelerinde estetik mimarisi yüksek yapı dizi inşa edilecek olup, 100 metre genişliğinde imar parsellerinde 100 metre aralıklarla inşa edilerek 460 yapı dizisinden oluşacaktır. Bu yapı dizisinin her iki tarafında 50 metre genişliğinde 8 şeritli yollar yapılarak, bu yolların altına 160 bin araçlık otopark inşa edilecektir. Yeni şehrin tepe bölgesinden kanala doğru inen alanda apartmanlar, teras evler, ve villaların inşası planlanmakta olup (Karadağ, 2014), kat yükseklikleri en fazla altı kat ile sınırlandırılacaktır (Çiçek, 2015).

Kanal İstanbul projesinde kanal boyunca boğazda ve Türkiye’de yer alan karakteristik tarihi yapılar inşa edilerek turizme katkı yapması planlanmaktadır (Karadağ, 2014).

Genel anlamda tarihin her döneminde çeşitli amaçlarla açılmış kanalların varlığından söz etmek mümkündür. Ticaret güzergah olması, ulaşımı kolaylaştırması, stratejik önemi gibi nedenlerle geçmişte açılmış birçok kanal hala gerek bölgesel, gerek global düzeyde büyük önem taşımaya devam etmektedir. Buna misal olarak Mısır bölgesini verebiliriz. Firavun Nekao zamanında M.Ö. 600’e doğru Nil, Timsah Gölü ve Kızıl Deniz arasında bir kanal açılmaya başlanmış, Ptolemaios II zamanında M.Ö. III. yüzyılda bitirilen kanal yıllar boyu kullanılmış (Dirier, 2011a) ve sonraları terk edilen kanal 7.yüzyılda Arap Komutanı Amr İbnül-Aas bu su yolunu Nil vadisinden Mekke’ye tahıl nakletmek için kullanmış, 8.yüzyılda ise Halife Mansur kanalı askeri sebeplerle kapattırıştır. (Diplomat Atlas, 2011) Bölgede 1869 yılında Akdeniz’i Kızıldeniz’e bağlayan Suveyş Kanalı açılmıştır. Avrupa’nın Afrika’yı dolaşmadan Asya’ya ulaşımını sağlayan kanal halen global ulaşım ve ticaret güzergahı olarak önemini korumaya devam etmektedir.

Günümüzde yapımı tasarlanan Kanal İstanbul Projesi’ne gelince; tarihte Osmanlı İmparatorluğu’nda Kanuni Sultan Süleyman döneminde Karadeniz’i Marmara’ya bağlayacak Kanal Projesi’nin yanı sıra Volga Don Kanalı, Suveyş Kanalı gibi projeler üretilip ilk adımları atılmış, Avrupa’da Atlas Okyanusu ile Hint Okyanusunu birleştirme hayaline yönelik proje ve stratejiler geliştirilmiştir.

Tarihte Kanal İstanbul Projesi için çalışmalar yapan ilk devlet adamı Osmanlı Padişahı Kanuni Sultan Süleyman’dır. İstanbul’un Asya yakasına tasarlanan plan Sakarya nehrini Sapanca Gölü’ne oradan da İzmit Körfezi vasıtası ile Marmara Denizi’ne bağlayacaktı. İstanbul’un yakıt ve inşaat ihtiyaçları ile Donanma kerestelerinin naklinin

kolaylaştırılması amacıyla planlanan Kanal için Sokullu Mehmet Paşa Mimar Sinan'ı görevlendirmiş, İzmit Körfezi'ne kadar olan mesafeden 20.000 ziraini (15.154 km) tesviye edilse de İstanbul'a çağrılması ile projeyi tamamlayamadı. İsyan ve savaşlar nedeniyle de proje uygulanamadı.

III.Murat döneminde yeniden keşifler yapıp 1591 yılında 30.000 kişinin çalışacağı kanal için gerekli istimlaklar yapılır, Vezir-i Azam Koca Sinan Paşa, Sapanca taraflarına giderek bölgede üç gün ölçümler yaptırır, dönüşte Sinan Paşa aleyhtarlarının telkinin galebe çalmasıyla III.Murat donanmanın kuvvetlendirilmesine ve Kanal işinin telkine karar verir.

IV.Mehmet 1654 yılında bir mühendis görevlendirerek Kanal için keşif yaptırır. Mühendis projenin olumlu yanlarının yanı sıra Kanalın çevreye vereceği büyük zararlardan da bahsedince proje tekrar rafa kaldırılır.

III.Mustafa döneminde 1759 yılında maddi sıkıntılar nedeniyle İzmit Körfezi ile Sapanca Gölü'nün birleştirilmesi planlandı. Böylece İstanbul'a deniz yolu ile kolayca mal ve kereste getirilebilecekti. İki yıl sonra proje üzerinde yapılan değişiklikler ile iki proje ortaya çıktı.

1. Sapanca Gölü ile İzmit Körfezi'nin birleştirilmesi.

2. Eğer birinci plan başarısız olursa, Sakarya nehri ile Sapanca Gölü'nün birleştirilmesi.

Keşif için dört kişilik heyet ve yardımcıları bölgeye giderek kazı çalışmalarına başladı. Ancak erken bastıran şiddetli kış sebebiyle çalışmalar bahara ertelendi. Rus tehdidi karşısında ordunun islahatı ve artan masraflar nedeniyle artan iç borçlanma sonucu proje yine ertelendi.

II.Mahmut, 1813 yılında veziri Hacı Ahmet Aziz Paşa'nın talebi ile kanal projesi için yedi kişilik heyeti bölgeye gönderir. Kurulun raporu ile II.Mahmut, kanal projesi için vezirini görevlendirir. Ancak yirmi gün sonra vezirin ölümü ile projeye başlanamaz. Osmanlı Rus Savaşı, More ve Mısır isyanları sebebi ile proje tekrar rafa kaldırılır.

Abdülmecit dönemi Tanzimat, modernleşme ve ıslahat dönemidir. Bu dönemde kanal projesi iki kez ele alındı. İlki, 1845 tarihinde bir yıl öncesinden padişahın bölgeyi gezmesinin ardından başladı. İkincisi, 1857 tarihinde Islahat Fermanı'nın ardından ele

alındı. Ancak her iki girişimde de koşullar uygun olduğu halde bilinmeyen nedenler ile engellendi.

Abdülaziz döneminde, donanmanın modernizasyonu ele alındı. Marmara-Karadeniz kanalı çalışmaları için 1863 yılında mühendis Riter ve Hayri bey görevlendirildi. Ancak Eflak ve Boğdan da başlayan isyanlar sebebi ile kanal çalışmaları durduruldu.

Balkanlar ve Girit'te başlayan isyanlar ve sonrasındaki olaylar nedeniyle kanal projeleri bir daha ele alınamadı (Dirier, 2011b).

Avrupa açısından tarihe baktığımızda, Roma – Germen İmparatoru olarak bilinen Almanya'nın kurucularından I.Charles (742 – 814), Atlantik Okyanusu ile Hint Okyanusu'nun birleştirilmesine yönelik stratejiler geliştirmiştir. Bugünde geçerliliğini ve ülkemiz açısından hala önemini koruyan iki önemli stratejisinden birincisi; Avrupa'nın Ural'lar ve Sibiry'a'nın doğal kaynakları ile birleşmesi (Birleşik Avrupa), ikincisi; Atlantik ve Hint Okyanuslarının su yolu ile birleştirilmesidir. Napolyon ve Hitlerin Moskova seferlerinde bu jeopolitik strateji yatmaktadır. 1453 tarihinde Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u fethi ile boğazların egemenliği, Türkiye Cumhuriyeti'ne kuzeyden Akdeniz'e geçişin kontrolünü vermiştir.

Almanya İmparatoru Başbakan Bismark 1871 yılında iki okyanusu birleştirme projesini ele almış, o dönemin Osmanlı Padişahı I.Abdülhamit (1876 – 1909) ile 1899 da bir antlaşma imzalayarak Anadolu – Bağdat demiryolu, diğer adı ile Berlin – Bağdat demiryolu hattı inşaatına başlamıştır. Dönemin İngiltere Dışişleri Bakanı Sir Edward Grey ve Rus Çarı Allexandre iki okyanusu demir yolu ile birleştiren projeye karşı çıkarak engellenmesi için uğraşmışlardır. Bu demiryolu projesinin I.Abdülhamit'in tahttan indirilmesinde, Balkan Savaşı'nın çıkmasında, Rumeli'nin Osmanlı'dan koparılmasında etken olduğu söylenmektedir. Dolayısıyla tamamlanamayan Berlin – Bağdat demiryolu hattı eğer bitirilseydi, Atlantik Okyanusu'ndan alınan yükler Almanya, Avusturya – Macaristan ve Osmanlı topraklarından geçecek demiryolu ile Basra Körfezi'ne yani Hint Okyanusu'na ulaşacaktı.

Avrupa'nın bir nevi hayat damarı olan Tuna nehri, Almanya'dan doğup Avusturya, Slovakya, Macaristan, Hırvatistan, Sırbistan, Bulgaristan, Romanya, Moldova ve Ukrayna toprakları olmak üzere on ülkeden geçerek Karadeniz'e döküldüğü

Romanya'nın Sulina Limanı'na kadar 2779 km mesafe katetmektedir. Dolayısıyla orta Avrupa ülkelerinin ekonomik ve siyasi birliğini ve barışını sağlayan en önemli faktörlerdendir.

Tuna nehri üzerinde 1815 yılına kadar Osmanlı hakimiyeti kesintisiz devam etmiş, Napolyon'un Moskova seferinin ardından 1815'de nehrin bütün ülkelere açık olduğu kararı alınmıştır. Osmanlı'nın nehir üzerindeki hakimiyetinin devam etmesinin kabulüne karşılık 1856 yılında Paris Konferansı'nda Tuna üzerindeki seyir faaliyetlerinin dört ülke temsilcileri tarafından yönetilmesi (Osmanlı, Avusturya, Bavyera ve Almanya) kararı alınmıştır. Ancak Tuna Valisi Mithat Paşa (valilik yılları 1861 – 1867) Paris'te 1866 yılında nehrin idaresinin tekrar Osmanlı hakimiyetine bırakılmasını sağlamıştır (Hergüner, 2014).

Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra 1921 yılında imzalanan Paris sözleşmesi ile seyrüsefer serbestliği ilkesi garanti altına alınmıştır. 1948 yılında Tuna üzerinde Trafiği düzenleyen yeni bir sözleşme olarak Belgrad Sözleşmesi imzalanmış olup halen bu sözleşmenin hükümleri geçerlidir. Belgrad Sözleşmesi 1949 yılında yürürlüğe girmiş olup bu sözleşmede Bulgaristan, Çekoslovakya, Macaristan, Romanya, Sovyetler Birliği, Yugoslavya ve Ukrayna yer almıştır. Avusturya 1960 da, Almanya, Moldova ve Slovakya 1998 de komisyona tam üye olarak katılmışlardır. Budapeşte Sözleşmesi 22 Haziran 2001 tarihinde "Avrupa'da iç sular yolu ile yük taşınmasına ilişkin sözleşme" onbir ülke tarafından imzalanmış olup Türkiye de bu sözleşmeye katılmak için hazırlıklarını tamamlamak üzeredir (Arat, 2001).

Tuna – Ren – Main nehirleri 1992 yılında kanallar vasıtası ile birleştirilerek açılışı yapılmış, böylelikle Atlantik Okyanusu Karadeniz'e bağlanarak Hollanda ve diğer İskandinav ülkelerinin Karadeniz'e çıkışı sağlanmıştır. Kuzey Denizi'nin Karadeniz'e birleşmesi ile gemi taşımacılığıyla Karadeniz'e ulaşan yüklerin Ortadoğu, Asya ve Hint Okyanusu'na ulaşmasının tek yolu Türk Boğazları'ndan geçmektir. Bu nedenle Tuna nehrinde yapılan taşımacılık Türkiye için önem kazanmıştır.

Karadeniz ve ülkemiz açısından önemli bir diğer gelişme, Azak Denizi üzerinden Hazar Denizi'nin 1952 yılında Volga – Don nehirlerinin kanal vasıtası ile birleştirilmesiyle Karadeniz'e bağlanmasıdır. Don Volga Kanalı Projesi Kanuni Sultan Süleyman döneminde hazırlanmış, II.Selim döneminde Sokullu Mehmet Paşa tarafından 1569

yılında çalışmalarına başlamış ve iki nehir arasındaki mesafenin üçte biri kazılmıştı. Ancak Kırım Hanının Osmanlı'nın kendisine olan ihtiyacını azaltacağı endişesi ile asker ve amele arasında yaptığı olumsuz propaganda, Rusya'nın projeyi önlemek için yaptığı saldırılar, Astrahan seferinin başarısız olması projenin bitirilmesini engellemiştir. XVII. Yüzyılda Çar I.Petro Don Volga Projesinin inşasına başlamış, ancak başarılı olamadı. Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği XX.yüzyılda kanal inşaatına başlamış, İkinci Dünya Savaşı nedeniyle durdurulan proje 1948 yılında tekrar çalışmalara başlanarak 1952 yılında tamamlanıp hizmete açılmıştır. (Dirier, 2011a)

Bölgede bu tarihsel stratejik gelişmeler yaşanırken Kanal İstanbul Projesi TUBİTAK'ın bilim ve teknik dergisinde Ağustos 1990 tarihinde yayınlanan bir makalede de önerilmiştir. Dönemin Enerji Bakanlığı Müşaviri Yüksel Önem'in kaleme aldığı makalenin başlığı "İstanbul Kanalı'nı düşünüyorum" şeklindeydi. 1994 yılında Bülent Ecevit, İstanbul'un Avrupa yakasında Karadeniz ile Marmara Denizi arasında bir kanal açılmasını önermişti. Ve proje "Boğaz ve DSP'nin Kanal Projesi" ismi ile DSP'nin seçim broşürlerinde yer almıştır (Gazetevatan, 2011).

Gerek Tuna – Ren – Main kanalı ile Orta Avrupa'dan, gerek Don – Volga kanalı ile Hazar Bölgesinden Karadeniz'e gelen gemi sayılarında artış görülmekle birlikte İstanbul Boğaz Trafikinin kapasitesini zorlamakta olup boğaz ve çevresi için risk oluşturmaktadır. Bu amaçla Kanal İstanbul Projesinin yapılması planlanmaktadır.

3.2 Kanal İstanbul Projesi'nin Uluslar arası Stratejik Önemi

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın Başbakanlığı döneminde 2011 yılında açıkladığı Kanal İstanbul Projesi'nin uluslar arası stratejik boyutunu ortaya koyabilmek için projenin Türkiye'ye ve bölgeye yapacağı stratejik etkilerinin tek başına ele alınmasından ziyade bölgedeki deniz ticareti güzergahlarının potansiyelini ve konumları itibariyle stratejik önemlerinin Türkiye üzerindeki etkileri ile birlikte irdelenmesi daha yerinde olacaktır. Ayrıca projenin açıklanmasının ardından bölge ülkelerinin verdikleri tepkiler ile attıkları adımların incelenmesi de konunun tüm hatları ile ortaya konmasını sağlayacaktır.

Bölgede Türkiye'yi de yakından ilgilendiren su yolu taşımacılığında iki güzergah ve bölgeleri ön plana çıkmaktadır. Birincisi; 1992 yılında açılan Tuna – Ren – Main Kanalı, ikincisi; 1952 yılında kullanıma açılan Don – Volga Kanalı'dır.

Tuna-Ren-Main Kanalı; Ren nehri, İsviçre Alplerinden iki kol halinde doğan 1320 km uzunluğunda bir nehirdir. Önce kuzeye, sonra batı yönüne akan nehre, Almanya içlerinde uzunluğu 520 km olan Main nehri katılır. Main ile Tuna arasına yapılan kanal ile bu üç nehir birleşmiş olmaktadır. Ren nehri üç kolu ile Kuzey Denizi'ne dökülür. Döküldüğü yer yakınında Avrupa'nın en büyük limanı olan Hollanda'nın Rotterdam limanı yer alır. Tuna – Ren – Main Kanalı'nın maliyeti 3.4 milyar dolardır. 172 km uzunluğunda 35 metre genişliğinde 4.25 metre derinliğinde olan kanalın içerisinde 16 seviye havuzu (kilidi) bulunmaktadır (Yılmaz, 2015).

Almanya'nın kara ormanlarından doğan 2779 km (Hergüner, 2014). uzunluğunda olan Tuna nehri daha öncede belirttiğimiz gibi Orta Avrupa'nın hayat damarı olup, kolları ile birlikte Avrupa'nın on ülkesinden geçmektedir. Tuna nehrinden sanayi, tarım, evsel tüketim amacıyla yararlanılmakla birlikte, barajlar yoluyla da elektrik enerjisi üretilmektedir. Yirminci yüzyılın ikinci yarısından itibaren sanayi ve tarım faaliyetlerinin artması ile (Güneş, 2006 s.94) Tuna nehri kıyıdaş devletlerin ekonomi ve ticari kalkınmaları üzerinde ciddi bir rol oynamıştır.

Tuna – Ren – Main nehirleri 1966 yılında inşaatına başlanıp 1992 yılında tamamlanarak hizmete açılan kanallar ile birleştirilerek Kuzey Denizi'nin Karadeniz'e bağlanması bu su yolunu önemli bir ulaşım güzergahı haline getirmiştir. Böylelikle Avrupa'nın önemli bir ticari liman üstü olan Hollanda (Rotterdam) ve diğer İskandinav ülkelerinin de Karadeniz'e çıkışını sağlamıştır. Bu ulaşım güzergahı ekseninde Avrupa ülkeleri ekonomik, siyasi birliği ve barışı sağlayacak şekilde politikalar geliştirmektedir. Bu bağlamda Avrupa Birliği bünyesinde genişleme politikası izleyen Avrupa siyasi, ekonomik ve jeopolitik açıdan güçlü bir birlik haline gelmiştir. Merkezi ve Doğu Avrupa ülkelerinin de üye olduğu son genişleme dalgası ile Macaristan, Polonya, Çek Cumhuriyeti, Slovakya, Slovenya, Letonya, Litvanya, Estonya, Malta, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (2004), Romanya, Bulgaristan (2007)'ın üyeliklerini gerçekleştirmiştir (T.C.Avrupa Birliği Bakanlığı; 2014). Böylelikle Avrupa Birliği Romanya ve

Bulgaristan birliğe dahil edilmesiyle Karadeniz'e inmiş olmaktadır. Diğer bir deyişle 28 üyeli birliğe dönüşe Avrupa Birliği, Türkiye'ye sınır komşusu olmuştur.

Atlantik Okyanusu'ndan Tuna – Ren – Main kanalı ile Karadeniz'e ulaşan gemilerin, Türk Boğazlarından geçerek Akdeniz'e inip Süveyş Kanalı ile Hint Okyanusu'na Orta Doğu ve Asya ülkelerine ulaşımı sağlanmış olmaktadır. Tuna – Ren – Main kanalı (3500 kilometre) üzerinden Atlas Okyanusu Süveyş Kanalı arası 5400 kilometredir. Atlantik Okyanusu'ndan Tuna – Ren – Main Kanalına giren gemi saatte 10 deniz mili hız ile 290 saat diğer ifadeyle 12 gün sonra Süveyş Kanalı'na ulaşmaktadır. Atlantik kıyılarından Hint Okyanusu'na ulaşmak daha uzun süreceği gibi seyir emniyeti açısından da tehlike arz etmektedir (Hergüner, 2014). Dolayısıyla bu durum Türk Boğazlarının deniz ulaşımı açısından önemini ve deniz trafiğinin yoğunluğunu arttırmaktadır.

İstanbul Boğazı'nın artan gemi trafiğinin azaltılması ve boğaz geçişine alternatif su yolu oluşturmak amacıyla Cumhurbaşkanı Erdoğan, Başbakanlığı döneminde 27 Nisan 2011 tarihinde Kanal İstanbul Projesi'ni açıkladıktan sonra, Avrupa 16 Eylül 2011 de Kanal Avrupa Projesini açıkladı. Resmi olarak Brüksel'deki Avrupa Komisyonu'na sunulan proje, Avrupa İç Limanlar Federasyonu ve Brüksel Merkez Bölgesi'nin ortaklığı ile gerçekleştirilecek. Artan ihtiyaçlar, trafik, şehir ulaşımı, karbondioksit emisyonu gibi çevresel sorunların giderilmesine yönelik olarak, Avrupa İç Limanlar Federasyonu (EFİP) ve beş büyük şehrin temsilcileri; iç nehir limanı olan Paris, Berlin, Brüksel, Budapeşte ve Viyana'yı kanallar ile birleştirme kararı aldı (Bayhun, 2011).

Kanal Avrupa Projesi, Kanal İstanbul Projesi'nden sonra açıklanması, Kanal İstanbul'un Avrupalılara ilham kaynağı olduğu şeklinde yorumlanmasına yol açmıştır (Koca, 2011). Kanal Avrupa Projesi ile Avrupa Birliği üç nehri, daha açık bir ifade ile Fransa'da Kuzey Denizi'ne dökülen Sen nehri ile Karadeniz'e dökülen Tuna nehri ve Main ırmağını Tuna nehrine bağlayacak Ren – Vlain – Tuna Kanalı ile Ren nehri birleştirilerek Kuzey Denizi – Karadeniz arasında 4000 kilometre uzunluğunda maliyeti elli milyar Euro'yu bulması beklenen ve 2020 yılında tamamlanması planlanması planlanan dev bir kanal projesi için harekete geçti. Bu proje ile Manş Denizi kıyısındaki Fransa'nın Antwerp Limanı ile Karadeniz kıyısındaki Romanya'nın Köstence Limanı birbirine bağlanmış olacak. 135 Avrupa şehrinin ekonomisini canlandıracak olan bu

projede ilk etapta dokuz ülkede otuzbeş şehirde kanal ulaşım merkezleri ve limanları yapılması planlanmaktadır. Kanal Avrupa Projesi ile; 500 milyon insanın ulaşımının sağlanması, proje tren taşımacılığı ile desteklenerek nehir kanalları ile gemi taşımacılığının arttırılması ve mevcut 150 milyon ton olan nehir taşımacılığının bir milyar tona çıkarılması, böylelikle kara taşımacılığında tır ve kamyonların % 70 oranında azalması ile beraber karbon emisyonun % 65 azalması, enerji tasarrufu sağlanarak taşıma maliyetlerinin düşülmesi hedeflenmektedir. Kanal Avrupa’da trafik EFİP tarafından belirlenen bir komuta kontrol merkezi ile idare edilecektir. On insandan sekizinin 2050 yılında şehirlerde yaşayacağı tahmin edilmekte olup, buna göre Avrupa Birliği yöneticileri artan nüfus ihtiyaçlarını gidermesi, sürdürülebilir sevkiyat ağı oluşturması, istihdama büyük katkı sağlaması, etkin yolcu taşımacılığının karşılanması gibi sebeplerden dolayı projeye tam destek vermektedirler (Koca, 2011).

Don-Volga Kanalı ve Hazar Bölgesi; Don nehri Rusya Federasyonu’nda, Moskova’nın güneyindeki yaylardan doğan 1870 kilometre uzunluğunda bir nehirdir. Volga nehrine 45 kilometre yaklaşır ve Azak denizine dökülür.

Volga nehri, Rusya ve Avrupa’nın en uzun nehri olup, uzunluğu 3694 kilometredir. Moskova ile Leningrad arasındaki tepelerden doğar ve deniz seviyesinden yirmi sekiz metre aşağıda olan Hazar Denizi’ne dökülür.

Don ve Volga nehirleri arasına 1952 yılında yapımı tamamlanarak hizmete açılan 100 kilometre uzunluğunda Don – Volga Kanalı yapılmıştır. Bu kanal, Karadeniz’i Azak Denizi üzerinden Hazar Denizi’ne ve Beyaz Denize bağlamaktadır (Turkcebilgi.com, Don-Volga Kanalı 2015).

Don – Volga Kanalı; ilk olarak Osmanlı döneminde Rusların güneye yayılmasını, güçlenmesini ve Türk Hanlıklarına verdikleri zararı önlemek, Karadeniz’deki donanmayı Hazar Denizi’ne geçirerek batı ile ittifak kuran İran’ı kısaç altına almak, İpek yolunu canlandırmak, Orta Asya’daki Türkler ile ilişkileri kuvvetlendirmek ve Kafkasya’ya tamamen hakim olmak amacıyla inşasına başlanmış, ancak gerçekleşmemiştir. Rusya tarafından 1952 yılında Kanal tamamlanarak hizmete açılmıştır. Don – Volga Kanalı ihtiyacı karşılamaya yetmeyince 1970’li yıllarda ikinci Don – Volga Kanal Projesi gündeme gelmiştir. İnşaatına 1980 senesinde başlanan proje 1990 yılında SSCB’nin dağılması ile parasal nedenlerden dolayı durdurulmuştur. Proje

için 2007 yılında iki alternatif düşünülmüştür. Birincisi, yarım kalan kanalın tamamlanması, ikincisi ise mevcut kanalın güneyinden Kuma – Manic çukuru boyunca doğrudan Hazar Denizi ve Karadeniz'i birbirine bağlayan Avrasya Kanal Projesi. Kanalın uzunluğu 700 kilometre olarak hesaplanmaktadır (Topraksuenerji 2011). (Bknz.Ek-12)

Hazar Denizi, 371 bin kilometrekare büyüklüğündedir. Batıda Azerbaycan ve Rusya, kuzeydoğu ve doğuda Kazakistan, doğuda Türkmenistan, güneyde ise İran toprakları ile kıyıdaştır. Karadeniz; Kafkasya, Ortadoğu ve Orta Asya bölgelerine yakınlığından dolayı stratejik bir konuma sahiptir (Tukcebilgi.com, hazar denizi, 2015). Hazar Bölgesi sahip olduğu ve doğalgaz rezervleri açısından da dünya çapında önemli bir konuma sahiptir. Bölge 44.7 milyar/varil ispatlanmış petrol rezervlerine sahip olmakla, dünyanın ispatlanmış petrol rezervlerinin % 3.7'sini oluşturmaktadır. Bu oran Ortadoğu'daki ispatlanmış petrol rezervlerine göre oldukça düşük kalmaktadır. Lakin Hazar Bölgesi'nde ve özellikle Azerbaycan ile Kazakistan'da son yıllarda bulunan Azeri – Çırağ – Güneşli (ACG), Şahdeniz, Tengiz ve Kaşuhan gibi sahaların sahip olduğu rezervlerin dünyadaki diğer rezerv alanları ile kıyaslanabilecek büyüklükte olduğu tahmin edilmektedir. Doğal gaz kaynakları açısından Hazar Bölgesi'nde ciddi rezerv kaynağı olan yerler BP verilerine göre; Azerbaycan 1.3 trilyon metreküp, Kazakistan 3 trilyon metreküp ve Türkmenistan 2.9 trilyon metreküp ile dünyanın ispatlanmış rezervlerinin % 4.3'dür. Bölgede ihraç potansiyelinin 2020 yılında 115.9 milyar metreküpe çıkması düşünülmektedir. Bu veriler doğrultusunda Hazar Bölgesi'nin ispatlanmış petrol ve doğalgaz rezervleri bakımından Ortadoğu'daki petrol ve doğalgaz kaynaklarından sonra dünyanın ikinci rezerv alanı olması beklenmektedir (Avcı, 2010 s.30). Artan enerji ihtiyacı ve potansiyel enerji kaynakları doğrultusunda Hazar Denizi'ni Karadeniz'e birleştiren Don – Volga Kanalı'na paralel başlanan ikinci kanal inşaatının tamamlanması gündemdedir.

Hazar Bölgesi'nde SSCB'nin dağılmasından sonra bağımsızlıklarını kazanan Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan kalkınmak için sahip oldukları petrol ve doğalgaz rezervleri büyük önem taşımaktadır. Ancak bu devletlerin denize çıkışı olmaması, kara devletleri olması, pazarlama yollarının Rusya'dan geçmesi, SSCB'nin dağılmasıyla Hazar Denizi'nin statüsü sorunun ortaya çıkması ve çözüme

kavuşturulamaması bölgenin kalkınması önündeki engeller olmuştur (Avcı, 2010 s.21,22). Dolayısıyla Hazar Bölgesi gibi enerji yatağı bölgelerde pazarlama güzergahları hayati önem taşımaktadır.

Rusya, Leningrad hariç SSCB'nin dağılması ile Baltık denizindeki tüm limanlarını kaybetmiştir. Kuzeydeki ile Bering ve Ohotsk Denizi'ndeki limanlar yılın önemli bir bölümünde donmuş olması sebebiyle taşımacılıkta kullanılmamaktadır. Bu nedenle Rusya'nın Karadeniz'deki iki limanı Sochi ve Novorossisk öne çıkmaktadır. Bugün Rusya toplam ihracatının % 40'ını Türk Boğazları üzerinden gerçekleştirmektedir (Karatekin, 2006 s.21,22). Rusya en ekonomik yol olduğu gerekçesi ile bölge petrolünün Karadeniz'den boğazlar yolu ile taşınarak dünya pazarlarına ulaştırmak istemektedir. İstanbul Boğazı'ndan 2013 yılında geçen 46.532 gemiden, 9.006 tanker ile 134 milyon ton tehlikeli yük geçmiştir (Kıyı Emniyet Gen. Md. Sektör Raporu, 2013 s.16,17).

Sonuç olarak; Avrupa Birliği genişleme politikası ile büyüyen bir birlik olmasına paralel enerji ithalatı da aynı oranda büyümektedir. Birliğin enerji de dışa bağımlılık oranı 2000 yılında % 48.44, 2010 yılında % 56.51 iken, 2020 yılında % 65.33, 2030 yılında % 66.78 olması beklenmektedir (Yatar, 2007 s.34). Bu nedenle Avrupa Birliği artan enerji ihtiyacını karşılamada dışa bağımlılığın risklerini azaltmak amacıyla Ortadoğu ve Rus enerji kaynakları dışında Kafkaslar ve Hazar Bölgesi, Karadeniz ve Akdeniz gibi bölgesel enerji işbirliğine de yönelerek kaynak çeşitliliğine gitme politikası izlemektedir (Yatar, 2007 s.36). İstanbul Boğazı, tüm bu coğrafyanın diğer bir deyişle doğu batı ve kuzey güney enerji güzergahlarının ortasında yer almaktadır. Artan enerji ihtiyacına binaen İstanbul Boğazı'nın tek geçiş yolu olarak bu trafiği kaldırmada yetersiz kalacağı ortadadır. Seyir, can, mal ve çevre güvenliğinin sağlanması açısından yapılması planlanan Kanal İstanbul; hem Avrupa gibi tüketici ülkelerin enerji ihtiyacının karşılanmasında, hem Rusya ve Ortadoğu gibi üretici ülkelerin enerji rezervlerini ve bunun yanında ticari malların dünya ülkelerine pazarlanmasında sürekliliği sağlaması ve güvenli bir hat olmasıyla öne çıkmaktadır. Kanal İstanbul, artan deniz tanker trafiğine alternatif su yolu olarak hizmet verecektir.

Dünya enerji tüketiminin seyrinin ortaya kondu ocak 2007 tarihli Dünya Enerji Teknolojisi'ne Bakış – 2050 Raporu'nda halen 10 Milyar ton petrole eşit olan dünya

enerji tüketiminin nüfus artışı ve teknolojik gelişmelere paralel olarak 22 Milyar ton petrole eşdeğere yükseleceği tahmin edilmektedir (T.C.AB Bakanlığı, 2050 raporu, 2007).

Türkiye; Karadeniz Havzasında bölgenin stratejik, ekonomik ve tarihi önemine binaen barışın, refahın ve istikrarın korunmasına yönelik olarak Karadeniz’e kıyısı olan ülkeler ile 1992 tarihinde 11 kıyıdaş devletin imzası ile Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü (KEİÖ)’nün kurulmasına öncülük etmiştir. 2001 yılında bölgesel işbirliği faaliyetlerinin artırılmasına yönelik kıyıdaş devletlerin katılımı ile deniz kuvvetlerinin oluşturulması amacıyla da Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu (BLACKSEAFOR) kurulmuştur (BlackSeafor, 2014). Bölgede barışçıl ve dengeleyici bir politika izleyen Türkiye, enerji üzerinden dış politikalarının belirlendiği günümüzde attığı adımlar olarak hem petrol – doğalgaz boru hattı projeleri, hem Kanal İstanbul ile gerek enerji üreten ülkeler için transit güzergahlar, gerekse ticari malların pazarlamasını yapan ülkelerin deniz ticaretini rahatlatmaya yönelik projelerle bölgede dayanıklı ilişkilerin oluşturulması yönünde çalışmalar yürütmektedir.

Uluslar arası su yolu olacak olan Kanal İstanbul Projesi, hizmete açılan Marmaray ve 2015 yılının sonlarına doğru tamamlanması planlanan Kars – Tiflis – Bakü demiryolu projesi ile İpekyolu’nun tekrar canlandırılacağı “Kars’tan Bakü’ye ulaşımın değil, Pekin’den Londra’ya ulaşımın sağlanacağı” Kars Valisi Günay Özdemir tarafından dile getirilmektedir (Bugün, 2014). Üç ülke tarafından 2008 yılında temeli atılan proje tamamlandığında Orta Asya’nın Hazar üzerinden Türkiye’ye, oradan Avrupa’ya bağlanması Türkiye – Gürcistan – Azerbaycan – Türkmenistan üzerinden geçen demiryolu – denizyolu kombine taşımacılığıyla Akdeniz’e ulaşması hedeflenmektedir. Yılda bir milyon yolcu, 6.5 milyon ton yük taşıyacak projenin, 2034 yılında üç milyon yolcu ve 17 milyon ton yük taşıma kapasitesine ulaşması hedeflenmektedir (Emlakkulisi, 2014).

Devlet politikaları 21.yüzyılda enerji politikalarıyla ve ticari, enerji güzergahlarına göre şekillenmektedir. Bu durumu Avrupa Birliği’nin Karadeniz’e açılımı ile devam eden genişleme politikaları, Amerika Birleşik Devletleri’nin Karadeniz ve Hazar Bölgesi’nde yer edinme stratejileri gibi hamlelerle görünür hale gelmektedir. Tüm bu gelişmelerin ortasında Türk Boğazları hem Avrupa’nın sanayi ürünlerini, kimyasal maddelerini, hem

Hazar Bölgesi petrollerinin ve doğal gazının Asya'ya ve Ortadoğu'ya ulaşımını, hem Asya ve Ortadoğu, Akdeniz petrol ve doğal gaz ile ticari ürünlerinin Avrupa ülkelerine pazarlanması açısından en kısa ve ekonomik güzergah olarak stratejik önemi, ülkelerin gelişen ekonomilerine ve ihtiyaçlarına binaen her geçen yıl artmaktadır.

Kanal İstanbul, tüm bu stratejik gelişmeler çerçevesinde İstanbul Boğazı'nın yoğunlaşan gemi ve tanker trafiği ile seyir, can, mal ve çevre için oluşturduğu tehlikelerin azalmasına alternatif bir su yolu olarak katkı sağlayacaktır. Ayrıca deniz ticari ulaşımının sürekliliğinin bölge ülkelerinin ekonomileri için büyük önem arz ettiğinden güvenli hat olması ile de bölge ülkeleri adına da stratejik ve önemli bir su yolu olacaktır. Böylelikle Türkiye'nin barışçıl enerji politikaları ile bölge için önemi gittikçe artacaktır.

3.3 Kanal İstanbul'un Uluslar arası Hukuki Durumu

3.3.1 Kanal İstanbul ve Montreux Sözleşmesi

Montreux Sözleşmesinde yer alan hükümler İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı'nı kapsamaktadır. Bu bölge Boğazlar Bölgesi olarak ifade edilmektedir. Kanal İstanbul Projesi'ni, 1936 yılında imzalanan Montreux Sözleşmesi açısından incelediğimizde Kanal İstanbul'un Boğazlar Bölgesi'nin bir kısmında yapılacak olması, Montreux Sözleşmesi hükümlerinin değişeceği ya da geçersiz kılacağı anlamına gelmemektedir. Boğazlar Bölgesi'nin geçiş rejimi Montreux Sözleşmesi ile bir bütün olarak düzenlenmiştir ve başka bir kanal açılmasını yasaklayan ya da engelleyen bir hüküm içermemektedir. Kanal İstanbul Projesi'ni uluslar arası hukuk açısından değerlendiren İstanbul Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Anabilim Dalı Üyesi ve Deniz Hukuk Araştırma Merkezi Müdürü Yrd.Doç.Dr.Dolunay Özbek "*Boğazdan geçişi düzenleyen Montrö Sözleşmesi'nin kanal projesine engel olmadığını, ancak kanal yapımı sonrası sözleşme kapsamında sorunlar olabileceğini*" dile getirmiştir (Alagöz, 2014).

Montreux Sözleşmesi'nin özü; Türkiye ve Karadeniz ülkelerinin güvenliğinin sağlanmasına yönelik maddeler içermesi, uluslar arası hukuka uygun geçiş serbestisi ilkesi ve savaş gemilerinin geçişine getirdiği sınırlamalardır. Kanal İstanbul'un

inşasının amacı; Ortadoğu Avrasya ekseninde potansiyel hidrokarbon kaynaklarını taşıma güzergahı olarak ve Avrupa'daki Tuna-Ren-Main kanalı aracılığı ile kimyasal ve ticari gemilerin Ortadoğu, Afrika ve Asya pazarlarına ulaşması açısından taşıdığı önem sebebi ile İstanbul Boğazı'ndaki gemi ve gemi tanker trafiğinin Montreux Sözleşmesi'nin imzalandığı yıl olan 1936 tarihinden günümüze kadar hızlı bir artış göstermesi ile İstanbul Boğazı ve çevresi için oluşturduğu tehdit ile deniz trafiğinin yoğunluğu ve boğazın fiziki yapısı gereği boğaz girişinde oluşan gemi beklemelerinin azaltılmasına yöneliktir. Dolayısıyla Kanal İstanbul, Montreux Sözleşmesi'ndeki geçiş serbestisi ilkesi aynen korunarak boğaz trafiğini rahatlatmaya yönelik alternatif bir su yolu olarak düşünülmelidir. Kanaldan geçiş için tankerler zorlanamayacağı gibi, tankerlerin boğaz ve çevresi için oluşturduğu tehdit nedeni ile çevre güvenliğini sağlama açısından Türkiye, sağlam bir alt yapı ile yapılacak hukuki düzenlemeler ile kanaldan geçişleri teşvik edebilir. Bununla birlikte *“Uluslar arası hukuka uygunluk açısından Montreux Sözleşmesi'nin ikinci maddesi gibi uluslar arası geçiş serbestisinin yanında duraksız geçen gemiler, gece ve gündüz, bayrakları ne olursa olsun Kanal İstanbul'dan tam serbest geçiş hakkına sahip olmalıdır”* (Ece, 2013 s.28,29)

Kanal İstanbul Projesi, deniz ulaşımının güvenli ve sürekli sağlanmasında ikinci su yolu olarak bölge ülkelerinin yararına bir projedir. Ancak endişeler Montreux Sözleşmesi'nin korunmasına yöneliktir. Proje ile ilgili olarak Rusya'nın resmi yayın organı Rossiyskaya Gazeta'da “1936 yılındaki Montrö Antlaşması'nın Rusya'nın çıkarına uygun olduğunu, yeni bir kanalın açılması ile birlikte hukuki anlamda bir belirsizlik oluşacağı” haberi yer almıştır. Dolayısıyla Kanal İstanbul ile ilgili endişeler Montreux Sözleşmesi kapsamındadır. Konu ile ilgili olarak Bilgi Üniversitesi Deniz Hukuku Araştırma Merkezi Müdürü Yrd.Doç.Dr Dolunay Özbek şunları söylemiştir: *“Kanal İstanbul ve Türk Boğazları olarak aslında kastedilen sadece İstanbul Boğazı değil, “Boğaz Bölgesi” diyeyim. Hukuki olarak aslında iki ayrı hikaye var. Prensipte Montrö Sözleşmesi'nin varlığından Kanal İstanbul, Kanal İstanbul'un açılmasından Montreux Sözleşmesi etkilenmez”* (RS FM, 2013).

Uluslar arası Deniz Hukuku ve eski Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürü Hücum Tulgar, Kanal İstanbul'u Montreux Sözleşmesi açısından şu şekilde değerlendirmiştir. *“Montreux, ticaret gemilerine zararsız geçiş hakkı tanıyor. Bu ifade,*

serbest geçiş anlamına gelmiyor. Türkiye'nin, seyrüsefer güvenliğini sağlayacak önlemler alma hakkı var. Türkiye, tanker ve büyük tonajlı gemileri kanal geçişini kullanmaya sevk edebilir. Zira riskli geçişlerde boğaz kapatılabiliyor ve gemileri bekletme hakkı var” (Kılıç, 2011).

Türkiye İstanbul Boğazı gemi trafiğini rahatlatmak ve gemi tanker trafiğinin çevre için oluşturduğu riski azaltılmak adına Kanal İstanbul kullanılacak. Ancak, dikkat edilecek husus boğazlardaki seyrüsefer serbestliğinin Kanal İstanbul içinde devam etmesi olacaktır.

Montreux Sözleşmesi'nin 18. maddesi uyarınca Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin güvenliği açısından İstanbul Boğazı'ndan geçen gemilerin tonajlarına ve Karadeniz'de kalma sürelerine ilişkin getirilen sınırlamalar Montreux Müzakereleri esnasında bölge ülkelerinin bu konudaki ısrar ve hassasiyetleri de dikkate alındığında, Kanal İstanbul dan geçecek Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin savaş gemileri ve denizaltıların tonajları ile Karadeniz de kalma sürelerine de sınırlamalar getirilmelidir. Montreux Sözleşmesi uyarınca Türk Boğazları'ndan geçiş rejimi zararsız geçiştir. Transit geçişe göre kıyı devletine daha geniş haklar tanınması sebebi ile Kanal İstanbul'un geçiş rejiminin de zararsız geçiş olması uygun olacaktır. (Ece, 2013 s.29).

Montreux Sözleşmesi 1936'lı yıllarda bölgede gelişen siyasi konjonktür, Türkiye'nin komşuları ile kurduğu iyi ilişkiler ve izlediği usta diplomasi sonucu taraf ülkeler ile imzalanmış bir antlaşmadır. Lozan Antlaşması ve Boğazlar Komisyonu'nun getirdiği kısıtlamaları kaldıran bu sözleşme günümüzün şartlarında önemini artarak korumaya devam etmektedir. Açılması planlanan Kanal İstanbul Projesi için de geçerliliğini korumaya devam etmelidir.

3.3.2 Kanal İstanbul'un Hukuki Rejimi

Devleti oluşturan unsurlar; daimi bir nüfus, sınırları belirli bir ülke, hükümet ve diğer devletler ile ilişki kurabilme kabiliyeti şeklinde belirlenerek, Amerikan Devletleri Örgütü tarafından 1933 Devletlerin Hakları ve Yükümlülükleri'ne ilişkin Montevideo Konvansiyonu'nda kabul edilmiştir.

Devletin egemenlik yetkisi de iç egemenlik ve dış egemenlik şeklinde karşımıza çıkmaktadır. İç egemenlik; devletin ülke içindeki en yüksek kudret, dış egemenlik; diğer

devletler ile aynı statüde olma, hiçbir devlete bağlı olmama halidir. Dolayısıyla devlet; içinde bağımsız düzenleme yapabilen, otoritenin olması gerekliliğini ve diğer devletler ile kuracağı ilişkileri de bağımsız şekilde belirleyebilen bir yapıyı ortaya koymaktadır (Öğüt, 2014 s.138,139)

Kanal İstanbul Projesi, tamamıyla Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde yapılması planlanan bir projedir ve yapılmasına hukuken bir engel olmamakla birlikte kanalın açılmasıyla kanaldan geçişin hukuki bir düzenleme ile belirlenmesi gerekliliği yetkililer tarafından dile getirilmektedir. Kanal İstanbul'unun hukuki statüsüne ilişkin düzenlemenin Uluslar arası Hukuk Profesörü Hüseyin Pazarcı *“uluslararası hukuk doğal su yolu olan boğazlarla insan yapımı su yolu olan kanalların rejimini ayırmaktadır. Bir devletin sınırları içinde yer alan bir kanal ilke olarak ilgili devletin yetkisi altında olup ulaşım rejimini de ilgili devlet belirlemektedir. Başka bir deyişle kanal ilke olarak Türk hukukuna bağlı bir düzenlemeyi gerektirecektir”* şeklinde dile getirmekle birlikte, *“Montrö Sözleşmesi “Boğazlar”deyimiyle ulaşım açısından Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı'nın kastedildiğini bildirmektedir. Kanalın İstanbul Boğazı'na seçenek oluşturması ile gemilerin Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nden geçiş rejiminin her haliyle aynı kalması söz konusudur.”* Ayrıca *“Kanal yapımını uluslararası ortaklıkların yüklenmesi ve uluslararası etkili devletlerin baskıları sonucu bazı kanallar bir tek devletin sınırları içinde bulunmalarına rağmen, hukuki statüleri uluslararası bir antlaşma ile düzenlenmek suretiyle uluslararası kanal niteliğine sahiptir. Örneğin Süveyş Kanalı ve Panama Kanalı gibi kanallar bu niteliktedir. Kanal yapımının yabancı devlet ya da ortaklıklarca yüklenilmesi durumunda **“ulusal kanal statüsü”** koşulunun önce kabul ettirilmesi çok önemlidir”* (Pazarcı, 2011) diyerek Montrö Sözleşmesi'nin dikkate alınması gerektiğinin de vurgulamış ve kanalın ulusal kanal statüsünde olması gerektiğinin önemine dikkat çekmiştir.

Karadeniz'i Marmara Denizi'ne bağlayacak yapay su yolu olarak Kanal İstanbul, İstanbul Boğazı'nda artan gemi trafiğini özellikle gemi tanker trafiğini ve gemi beklemelerini azaltarak İstanbul Boğazı ve çevresinin emniyet ve güvenliğini arttırmak amacıyla inşa edilecektir. Dünya da tüm boğaz, nehir ve kanallarda olduğu gibi Kanal İstanbul için de geçiş rejimine ilişkin hukuki düzenlemeler yapılacaktır. Kanal, gemi

trafiğinin emniyetini sağlamak amacıyla “Kanal İstanbul Deniz Trafik Tüzüğü” nün oluşturulması ve “Gemi Trafik Sistemi”nin tesisi gerekecektir. Sözkonusu tüzüğün Uluslar arası Denizcilik Örgütü (IMO)’ne sunulması uygun olacaktır (Ece, 2013 s.28).

İstanbul Boğazı, Karadeniz’e kıyıdaş ülkeler için ulaşım, strateji, ekonomi ve güvenlik açısından ne kadar önem taşıyorsa, Kanal İstanbul’da bölge ülkeleri için aynı önemle takip edilecek bir projedir. Dolayısıyla Kanal İstanbul Projesi’nin yapım amacı, net bir şekilde ortaya konmalı ve kanalın hukuki statüsünün belirlenmesinde Montreux Sözleşmesi’nin bölge ülkelerinin seyrüsefer serbestliği ve güvenliği açısından yer alan maddeleri korunması ile sözleşmede günümüz şartlarına göre bazı hususların (geçiş ücreti gibi) kanal projesinde sağlam hukuki bir alt yapı ile yeniden belirlenmesi gündeme gelecektir.

İstanbul Boğazı, meteorolojik, topografik ve oşinografik yapısı ile dünyanın en işlek ikinci en tehlikeli boğazıdır. Üç İmparatorluğa başkentlik etmiş olan İstanbul şehrinin ortasında kuzey güney ekseninde yer alan İstanbul Boğazı’ndan geçen gemilerden geçiş ücreti olarak Montreux Boğazlar Sözleşmesi’ne göre “gemilerden geçişlerde fener, tahlisiye, patente (sağlık resmi), ödeme zorunluluğu” dışında ücret alınmamaktadır. Ayrıca, kılavuz kaptan ve yedekçi alma zorunluluğu da getirilmemiştir.

Montreux Sözleşmesi’ndeki resim ve harçlar boğazdan geçen her geminin “net tonilatosu” üzerinden altın-frank olarak hesaplanır. Sözleşmede, sağlık resmi için beher net tonilato başına 0.075 altın-frank, fener hizmeti için ilk 800 net tona kadar 0.42 altın-frank ve daha fazlası için 0.21 altın-frank, tahlisiye hizmeti için beher net tonilato başına 0.10 altın-frank olarak tespit edilmiştir. Bu harçlar gidiş-dönüş seferleri için olup gemi boğaza girdiği andan itibaren altı ay geçerlidir.

Bir altın frank 0.29032258 gr altın değerindedir (Gürpınar, 2011 s.7). Dolar, 1981 tarihinde 99.80 TL ilan edilerek günlük kur uygulamasına geçilmiştir. 2548 sayılı Gemi Sağlık Resmi Kanunu üçüncü maddesinin ilk fıkrası “serbest ve transit gemilerden, her net tonu için altın frank esası üzerinden binde 75 tutarında sağlık resmi alınır” hükmü 01 Ocak 1982 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Resmi Gazete de 22 Ekim 1983 tarihinde yayınlanan 2928 sayılı kanunun ikinci maddenin son fıkrası ile değiştirilerek “boğazlardan transit geçen gemilerden tahsil edilecek olan sağlık resmi, Montreux Sözleşmesi hükümlerine tabidir şeklinde yapılmıştır. Boğazlardan geçiş ücreti, 1982 yılı

sonuna kadar Montreux Sözleşmesi'ni müteakip 46 yıl altın frank üzerinden tahsil edilmiştir (Gürpınar, 2011 s.10). 1983 yılından beri bir altın frank dolar cinsinden sabit katsayı ile çarpılmaktadır. Bu katsayı 1 altın frank = 0,8063 dolar gibi düşük bir değer üzerinden hesaplanmaktadır (Gürpınar, 2011 s.12). Türkiye'nin alması gereken geçiş ücreti, 1982 yılında serbest piyasa şartlarına göre hesaplandığında onda birini aldığından; komutanlar ve hükümet nezdinde çalışmalar yapılarak rayiç değerlerine göre arttırılması için girişimde bulunulmuş, altının dünya borsalarındaki "kur" esasına göre uygulanmasını kararlaştırmıştır. Ancak, özellikle Rusya'dan gelen itirazlar üzerine Türk makamlarınca geri adım atılarak yüzde 75 oranında indirim yapılmış olup, 1983 yılında kabul edilen katsayı üzerinden yapılan hesaplamalar halen devam etmektedir (Gürpınar, 2011 s.13).

1 gram altın = 37,458 dolar (19 Mart 2015 tarihi itibarıyla) (İnternethaber.com, 2015) olup, 1 altın frank içinde 0,29032258 gr altın olduğundan, bugün 1 altın frankın değeri 10,8749 dolar olmaktadır. Altın Frank için sabit kur olarak kabul edilen 0,8063 dolar yerine altın frank değeri günümüz dolar kuru üzerinden hesaplandığında boğazdan geçiş ücretlerinin 13,4 kat düşük tahsil edildiği ortaya çıkmaktadır.

Kıyı Emniyet Genel Müdürlüğü verilerine göre 2013 yılında İstanbul Boğazı'ndan uğraklı uğraksız geçiş yapan gemi sayısı 46 bin 532 adet olup, bunun 9 bin 6 adedi tanker gemisidir. Aynı verilere göre 2013 yılı itibarıyla İstanbul Boğazı'ndan uğraksız geçen yabancı gemilerin ödediği fener ve tahlisiye ücreti toplam 49 milyon 892 bin 636 Türk Lirasıdır (Kıyı Emniyet Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu, 2013 s.27). Kıyı Emniyet Müdürlüğü verilerine göre Türk Boğazları'ndan uğraksız geçen iki bin tonluk geminin ödediği fener ücreti 474 dolar, tahlisiye ücreti 161.26 dolar olup toplam 635,36 dolardır (19 Mart 2015 itibarıyla) (Kıyı Emniyet Genel Müdürlüğü, 2015). Sabit kur yerine Montrö Sözleşmesi'ndeki altın frank uygulandığı takdirde 13.4 katı farkla fener ücreti 6 bin 351,6 dolar, tahlisiye ücreti 2 bin 160,88 dolar olmak üzere toplam 8 bin 512,48 dolar olacaktır.

Netice itibarıyla Montrö Sözleşmesi'nde Türk Boğazları'ndan geçişlerin ücretsiz olduğu yer almakla birlikte sadece fener, tahlisiye, sağlık resmi ödemesinin zorunlu olduğu ve bu ödemelerinde altın frank olarak tahsil edileceği yer almaktadır. Ancak Türkiye, bu ödemeleri günümüz şartlarına göre tahsil edememektedir. Son 32 yılda Türkiye'nin

kaybı günümüz değeri üzerinden yaklaşık 20 milyar dolar civarında olduğu görülmektedir.

İstanbul'a alternatif ikinci su yolu olarak yapılması planlanan Kanal İstanbul Projesi; Süveyş Kanalı, Panama Kanalı gibi insan yapımı bir kanal olarak boğaz trafiğini azaltmaya yönelik hizmet verecektir. Aynı zamanda kanal, büyüklükleri itibarıyla boğazdan geçemeyen 300 bin ton dwt büyüklüğündeki gemilerin geçişine de imkan sağlayacaktır. Dünyadaki diğer kanallarda uygulandığı gibi yeni bir yol misali açılacak Kanal İstanbul içinde bir ücret uygulaması söz konusu olacaktır. Süveyş Kanalı'ndan geçen gemilerden ton başına 2 ila 12 dolar arası ücret alınmakta (Ünal, 2014) olup, günde kanaldan 54 gemi geçiş yapmaktadır (Ergin, 2011).

Mısır'da Temmuz ayında başlayan 2014-2015 mali yılında Şubat ayı itibarıyla Süveyş Kanalı'ndan elde edilen gelir 3,26 milyar dolar olup, bu süre zarfında 10 bin 339 gemi yaklaşık 586 bin 200 ton yük taşımıştır (İskenderiye Ticaret Ateşeliği, 2015). Kanal turizmden sonra Mısır'ın ikinci gelir kaynağıdır.

Ülkenin ticari ve ekonomik değerinin artmasını sağlayan Panama Kanalı ise Panama halkının refah düzeyini yükseltmiştir. Her gün ortalama 40 geminin geçtiği Panama Kanalı'ndan her yıl ortalama 14 binden fazla gemi geçmekte olup, taşınan yük miktarı 203 milyon tonu bulmaktadır. Kanaldan geçiş ücretleri ülke ekonomisine her yıl ortalama bir buçuk milyar dolar katkı sağlamaktadır (Efzen.com, 2015).

Diğer bir ifade ile 2010 yılı itibarıyla Süveyş Kanalı'ndan geçen bir geminin ödediği ortalama geçiş ücreti 240 bin dolar, Panama Kanalı'ndan geçen bir geminin ortalama ödediği geçiş ücreti 200 – 250 bin dolar arasındadır. Kanal İstanbul Projesi uzunluğu 44 kilometre planlanmakta, günde 160 geminin geçmesi tahmin edilmektedir (Erhan, 2011). Günde 54 geminin geçtiği Süveyş Kanalı'ndan geçişlerde ücret ton başına 5,5 dolardan fiyatlandırıldığı gibi Kanal İstanbul'da da aynı ücretin uygulanması durumunda ülke ekonomisine yaklaşık 8 milyar dolar gelir sağlayacağı tahmin edilmektedir (Ünal, 2014). Aynı zamanda İstanbul Boğazı girişinde beklemek zorunda kalan gemilerin günlük bekleme maliyeti ticaretin en düşük olduğu dönemde 30 bin dolar, ticaretin hızlı arttığı dönemlerde ise 120 bin dolara kadar çıkmaktadır. Dolayısıyla Kanal İstanbul'un hizmete girmesi ile boğaz girişindeki gemi beklemeleri ortadan kalkacaktır (Ergin, 2011).

Uluslar arası Deniz Hukukçusu eski Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürü Hücum Tulgar'a göre "*Kanal İstanbul'un ekonomiye katkı yapacağı, ancak ilk etapta Panama ve Süveyş Kanalı'nda olduğu gibi ücret uygulamasının olamayacağını*" dile getirmektedir. Tulgar "*gemilerin günlük bekleme ücreti 300 – 400 tonajlık bir tanker için 80 – 90 bin dolar. Gemiler birkaç gün boğaz girişinde bekletiliyor. Kanal İstanbul ile geçiş saatleri belli olacağından beklemeden daha güvenli geçişlerin olacağını*" dile getirmektedir (Kılıç, 2011).

Kanal İstanbul'un inşa edilip hizmete açıldığı taktirde her ne kadar kanaldan geçişin ücretlendirilmesi ile elde edilebilecek ekonomik kazanımlar dile getirilsede, kanaldan geçişin ücretsiz olması halinde de İstanbul Boğazı'nın gemi ve gemi tanker trafiğinin azaltılması ile olası gemi risklerinin azaltılması ile İstanbul ve Boğazı'nın korunmasının sağlanması ile de büyük bir kazanım sağlanmış olacaktır. Burada amaç, uluslar arası deniz trafiğinin rahatlatılarak güvenli geçişin sürekliliğinin sağlanması olacaktır.

Orta Asya, Kafkaslar, Hazar Bölgesi enerji kaynakları, Orta Doğu ve yeni keşfedilen Doğu Akdeniz enerji kaynakları, Avrupa Balkanlar, Tuna-Ren-Main Kanal gemi ticareti, Kuzey Afrika ülkeleri deniz ticaretinin dünya pazarlarına ulaştırılmasında üç kıtanın merkez noktasında yer alan İstanbul Boğazı'na alternatif yapılacak Kanal İstanbul, deniz trafiğini rahatlatacağı gibi Türkiye'nin jeoekonomik önemini ve kazanımlarını arttıracaktır.

Kanal, demiryolu ve karayolu projeleri ile desteklenerek ticaret güzergahlarına bağlanacaktır. Bilindiği gibi dünya ticaretinin % 75'i deniz yolu ile yapılmaktadır ve taşıma miktarı günümüzde 25 trilyon ton mili aşmıştır. Deniz ticaretinin ulusal ekonomideki önemi göz ardı edilemez ve maliyetinin en düşük olduğu taşımacılık sektörü deniz taşımacılığıdır (Örücü, Aydın, Kızılgöl, Hasgül, 2008 s.42)

İstanbul Boğazı'nda ücretsiz geçiş varken gemiler ücret ödeyerek neden Kanal İstanbul'dan geçsinler? şeklinde düşünülebilir. Bilindiği üzere gemilerin tonajları ve taşıdıkları yük miktarı önceki yıllara göre büyük oranda artış göstermiştir. İstanbul Boğazı'ndan gemi geçişleri 260 bin dwt ile sınırlıdır. Yapılacak olan Kanal İstanbul ile 300 bin dwt lik geçişe uygun olacağından ticaretin sürekliliği açısından tercih sebebi olacaktır. Hava koşulları, gemi trafiğinin yoğunluğu, gemi büyüklüğü 90 bin grt ve üzeri gemi geçişlerinde boğazın fiziki şartları gereği alınan ek önlemler dolayısıyla

boğazın tek yönlü veya tamamen trafiğe kapatılması gibi durumlar sebebi ile boğaz girişinde gemiler beklemek zorunda kalmaktadırlar. Bekleme süresince ödenen ücretlerin yanı sıra ticaret de maliyet kadar zaman da önemlidir. Zaman kaybı risktir. Kanal İstanbul, bu gemi beklemelelerinden dolayı oluşan zaman kaybını ortadan kaldırarak tercih sebebi olacaktır.

Montreux Sözleşmesi; Türkiye ve bölge ülkelerinin güvenliğini sağlayan maddeler içermekte, ancak çevre korumasına yönelik maddeleri içermemektedir. Ve Türkiye geçiş güvenliğini bu açıdan düzenleme yetkisine sahiptir. Uluslar arası hukuki alanda çevre konusunun ciddiyeti, boğaz trafiğinin yoğunluğuna bağlı riskler ortaya konularak hukuki teşvikler ile boğaz trafiğinin yoğunluğu Kanal İstanbul'a kaydırılabilir. Çünkü ticaretin sürekliliği ve güvenliği tüm bölge ülkeleri için önem taşımaktadır.

3.4 Kanal İstanbul'un İstanbul Boğazı'ndaki Deniz Trafiğini ve Gemi Kazalarını Azaltmaya Yönelik Olası Etkisi

3.4.1 Kanal İstanbul Projesinin İstanbul Boğazı'ndaki Deniz Trafiğine Olası Etkisi

İstanbul Boğazı'nın fiziki yapısı, mevcut akıntılar, hava koşulları, lokal ve uluslar arası gemi seferleri ile günde iki milyon insanın taşındığı günde 2 bin 500 ü bulan gemi trafiği gemi seferlerini riskli hale getirmektedir. Bu risklere rağmen Montrö Sözleşmesi ile kılavuz kaptan alımının tercihe bırakılması sonucu kılavuz kaptan alımlarının transit geçişlerde % 40 – 50 civarında kalması da kaza riski oranını da arttırmaktadır. Bu durum İstanbul Boğazı ve 13 milyonu aşan İstanbul nüfusunu ve tarihi yapısı ile uluslar arası ticaret güzergâhının sürekliliğini de tehdit etmektedir. Bununla birlikte Avrupa, Hazar Bölgesi, Orta Asya, Orta Doğu hidrokarbon enerji kaynakları ile yeni keşfedilen Doğu Akdeniz enerji kaynakları çerçevesinde enerji kaynaklarının üretici ülkelerden tüketici ülkelere ulaştırma güzergâhı olarak doğu-batı, güney-kuzey enerji koridorunun merkezinde yer alan coğrafi konumu gemi trafiğinin artmasına yol açmıştır. Ayrıca sanayileşme sonucu enerji gereksinimlerinde görülen artış, bağımsızlıklarını yeni kazanan ülkelerin deniz ticaretlerine önem vermeleri, Avrupa, Orta Doğu, Afrika, Asya ticari mallarının birbirlerine ve dünya pazarlarına ulaştırılmasında boğazın ulaşım güzergahı olarak kullanımını boğaz gemi trafiğinin yoğunluğunu emniyetli geçiş

sınırlarını zorlayacak düzeye çıkarmıştır. Dünya ticaretinde artan rekabet ortamının maliyetlerinin düşürülmesi üzerinde oluşturduğu baskıda, maliyetinin düşüklüğü nedeni ile deniz ticareti ile birlikte gemi büyüklük ve tonajlarının da artmasında yol açmıştır.

Dünya ticaretinin % 75'i deniz yoluyla gerçekleştirilmektedir. Petrol taşımacılığının % 60'ı doğalgaz taşımacılığının da % 25' deniz yolu ile yapılmaktadır (Koçak, 2012 s.11). Günlük üretilen toplam 47.6 milyon varil petrol ve türevleri her gün 7 boğum olarak adlandırılan kritik boğaz ve kanallardan geçmektedir. Bu 7 boğumdan biri Türk boğazlarıdır. Diğerleri; Bab'ül Mandab boğazı (Yemen), Hürmüz boğazı (İran), Malakka Boğazı (Malezya-Endonezya), Süveyş Kanalı (Mısır), Panama Kanalı (Panama) ve Danimarka Boğazları (Danimarka) dır (Bknz.EK-25).

ABD Enerji Bilgilendirme Dairesi'nin Kasım 2014'te yayımladığı rapora göre, Türk Boğazları genişlikleri ve petrol harici gemi geçişleri de dikkate alındığında en yoğun trafiğe sahip boğum olarak kabul edilmekte ve coğrafi özellikleri nedeni ile navigasyonun da çok zor olduğuna dikkat çekilmektedir (Ürey, 2015)

İstanbul Boğazı'nda gerçekleşen deniz ticareti dünyanın % 3.5 ini oluşturmaktadır. Hazar Bölgesi'nden ihracat potansiyelinin 2020 yılında 115.9 milyar metreküpe ulaşması öngörülmektedir (Avcı, 2010 s.30). Avrupa Birliği'nin de enerji de dışa bağımlılık oranının %65.33 e yükselmesi ve Avrupa Birliği'nin Dünya Enerji Teknolojisine Bakış 2050 raporunda belirtilen 10 mtppe ye eşit olan enerji tüketiminin 22 mtppe ye yükselmesi beklenmektedir (Yatar, 2007 s.34). Hidrokarbon enerji kaynaklarına olan ihtiyacın her geçen yıl artış göstermesi tanker sayılarındaki artışı da beraberinde getirmiştir. Tanker ihtiyacında 2002 yılı ile 2013 yılı arasında % 72'lik bir artış yaşanmıştır. 2010 yılı başında 450 milyon olan dwt olan toplam tanker kapasitesi 2013 yılında % 20 artarak 540 milyon dwt e ulaşmıştır (Küçükyıldız, 2014 s.8,9).

Deniz taşımacılığı; çok büyük miktarlardaki yükün istenilen yere bir seferde taşınmasına olanak sağlaması, mal zayıtının minimum düzeyde olması, sınır aşımı olmaması, güvenilir olması, yolcu-kilometre ve ton-kilometre başına tükettiği enerjinin az olması, diğer kayıpların neredeyse hiç olmaması, hava yoluna göre 14, kara yoluna göre 7 ve demir yoluna göre 3.5 kat daha ucuz olması nedeni ile dünyada en çok tercih edilen ulaşım yoludur (Koçak, 2012 s.11). Dolayısıyla tarih boyu ülkelerin kalkınmasında önemli rol oynayan deniz taşımacılığı, ekonomik rekabetin arttığı son

yıllarda önemini arttırarak korumaktadır. Baltık denizinden Akdeniz'e ve Süveyş Kanalı ile Hint Okyanusu'na geçişin kapısı olan İstanbul Boğazı; hem Avrupa, hem ihracatının % 40'ını boğazlar üzerinden gerçekleştiren Rusya, hem Ortadoğu ve Afrika ülkelerinin Karadeniz'e ve bölge ülkelerine ulaşımında kilit noktada yer almaktadır. Dolayısıyla İstanbul Boğaz trafiğinin yoğunluğunu sadece tanker trafiği değil diğer kuru yük, kimyasal madde, konteynır taşımacılığı yapan gemilerde oluşturmaktadır. Ancak gemi tanker trafiği boğaz ve çevresi için oluşturduğu tehdit in büyüklüğü ile öne çıkmaktadır. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü 2013 verilerine göre İstanbul Boğazı'ndan 46 bin 532 gemi geçmiş, bunun 9 bin 6 adedini tanker gemisi oluşturmuştur. Tanker gemileri ile taşınan tehlikeli yük miktarı da 134 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. Böylelikle günde boğazdan 130 civarında gemi ve tanker gemisi geçmiştir. Süveyş Kanalı'ndan ise günde 54 gemi geçmektedir ve gemi trafiğinin yoğunluğundan dolayı ikinci Süveyş Kanalı'nın yapımına başlanmıştır. Panama Kanalı'ndan günde 40 gemi geçmekte ve kanalı genişletme çalışmaları yapılmaktadır.

Tüm bu veriler doğrultusunda İstanbul Boğazı'ndaki gemi ve gemi tanker trafiğini azaltmaya yönelik boğaza paralel ikinci bir su yolu açılması için Kanal İstanbul Projesi planlanmakta, tanker trafiğini azaltmaya yönelik enerji boru hatları inşa edilmekte, gemi ve gemi tanker kazalarını azaltmaya yönelik geçiş emniyetini diğer bir ifadeyle deniz trafiğinin güvenliğini sağlamaya yönelik de gemi trafik düzenlemeleri yapılmaktadır. Kıyı Emniyeti Genel Müdür Yardımcısı Gani Aygün "Gemi geçişlerinde yaşanan azalma ya da artıştan daha önemlisinin, gemilerin boğazlardan emniyetli geçişini sağlamak" olduğunu belirterek "bir geminin emniyeti bozulduğunda boğazı trafiğe kapattığımız zaman dünya ticaretinde sıkıntı oluşturuyor. Bizim bütün gayretimiz emniyetli geçişleri sağlayıp, boğazları sürekli kullanılabilir tutmak" şeklindeki ifadesi ile geçiş güvenliği ile boğaz trafiğinin sürekliliğinin sağlanmasının önemini belirtmiştir (Sabah, Süveyş Kanalı 2012)

Kanal İstanbul; İstanbul Boğazı'nın yoğun gemi trafiğini rahatlatmakla birlikte boğazlardan geçişlerde yaşanan sıkıntı ve risk oluşturan durumların giderilmesinde alternatif su yolu olarak katkı sağlayacaktır. İstanbul Boğazı'nın fiziki yapısı gereği; 90 bin grt ve üzeri gemi geçişlerinde boğazda ek önlemler alınmasını gerektirmektedir. Taşınan yükün cinsine ve gemi büyüklüğüne bağlı olarak boğaz tek taraflı veya

tamamen trafiğe kapatılabilmektedir. Bu durum boğaz girişinde beklemelere dolayısıyla gemi yığılmalarına neden olmaktadır. Ortalama bir geminin ticaretin en düşük döneminde bekleme maliyeti 30 bin dolar, ticaretin yüksek olduğu dönemlerde ise 120 bin dolara kadar yükselebilmektedir (Ergin, 2011). Bu durum deniz ticaretinde ek bir maliyet oluşturmanın yanında zaman kaybına da yol açmaktadır. Kanal İstanbul Projesi'nin deniz ulaşımına açılması ile deniz ulaşımındaki aksamalar giderilmiş olacağı gibi zaman ve para kaybı da ortadan kalkmış olacaktır.

İstanbul Boğazı'ndan gemi geçişleri 260 bin ton dwt ile sınırlı iken, Kanal İstanbul ile 300 bin dwt e ulaşacaktır. Deniz Ticaret Odası Başkan Yardımcısı Halim Mete "Projenin denizcilik açısından olumlu yanları var. Panama ve Süveyş Kanalı'ndan daha büyük olması planlanan projede su derinliği yaklaşık 25 metre olacak ve 300 bin dwt lik dünyanın en büyük gemileri kanaldan geçebilecek" dedi (Ergin 2011).

İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan gemi tanker sayısını azaltmaya yönelik olarak yapılması planlanan Kanal İstanbul'un dışında enerji boru hatları da inşa edilmektedir. Bu hatların bir kısmı hizmete açılmış, bir kısmı inşa halinde, bir kısmı da proje halindedir. Bakü-Tiflis-Ceyhan boru hattı gibi yürürlüğe giren boru hatları bir nebze olsa İstanbul Boğazı'ndaki gemi tanker trafiğini azaltmış, hattın hizmete girdiği tarih olan 2007 yılında boğazdan geçen tehlikeli yük miktarı 144 milyon ton iken hattın işlemeye başlaması ile 2013 yılı itibarıyla boğazdan geçen tehlikeli yük miktarı 134 milyon tona gerilemiştir (Kıyı Emniyet Genel Müdürlüğü Faaliyet Bilgileri, 2013). Diğer enerji boru hatlarının devreye girmesi ile bu oran daha da düşecek gibi görünse de aslında boğazdan geçen gemi tanker sayısının artışı üzerindeki baskıyı azaltacaktır. Çünkü mevcut ve keşfedilen Hazar petroleri dünya petrollerinin altıda birini oluşturmaktadır ve Avrupa'nın yanı sıra Akdeniz'e de ulaştırılması hedeflenen enerji kaynaklarının tamamının boru hatları ile taşınması da mümkün değildir (Petrol-petroleum.blogspot.com, 2015). Ayrıca Avrupa Birliği artan enerji ihtiyacını karşılamada dışa bağımlılığının risklerini azaltmak adına enerji ithalatında Hazar Bölgesi, Ortadoğu, Kafkaslar, Karadeniz gibi bölgesel işbirliğine yönelerek kaynak çeşitliliğine gitme politikası izlemekte (Yatar, 2007 s.31,32) ve petrol ile doğalgazın taşınması deniz yolu ve boru hatları ile gerçekleşmektedir. Boru hatları ile yapılan petrol-doğalgaz taşımacılığında herhangi bir nedenle olabilecek kesinti enerji de dışa

bağımlı gerek Türkiye, gerekse Avrupa için büyük enerji kesintilerine yol açabilecektir. Bu nedenle güzergah çeşitliliği adına petrol-doğalgazın deniz yolu ile taşımacılığı da önem taşımaktadır (T.C.Ulaştırma Bakanlığı, 2015 s.102). Tüm bu gelişmeler sonuç olarak gemi tanker taşımacılığının devam edeceğini göstermekte ve artış potansiyelini de ortaya koymaktadır.

3.4.2 Kanal İstanbul Projesinin İstanbul Boğazı'ndaki Gemi Kazalarını Azaltmaya Yönelik Olası Etkisi

Geçmişte İstanbul Boğazı'nda büyük deniz kazalarının yaşanmasına yol açan gemi tankerlerinin geçişinin Kanal İstanbul'a kaydırılması ile trafiği yoğun ve riskli bir deniz ulaşım yolu olan İstanbul Boğazı'nın ve İstanbul'un gemi tanker kazası tehdidinden kurtarılmasını da sağlayacaktır. Ancak, bu konu Montreux Sözleşmesi çerçevesinde gerçekleşmelidir. Sözleşmede belirtilen geçiş serbestisi, Türkiye'nin güvenliği ve savaş gemilerine getirilen sınırlamalar aynen korunarak, Kanal İstanbul'un yapım amacının uluslar arası alanda iyi anlatılması ile oluşturulacak uluslar arası bir konsensüs ile boğaz trafiğinin rahatlatılması sağlanacaktır. Bu konu ile ilgili olarak **Uluslar arası Hukuk Profesörü ve Uluslar arası Adalet Divanı Avukatı Marcelo Kohen**; *'Montrö Antlaşması'nın temel ilkesi boğazlarda gidiş geliş serbestliğini koruyarak Karadeniz Marmara ulaşımını en iyi şekilde sağlamak. Türk Hükümeti de bunu kolaylaştırmayı planlıyor. Anlaşmada belirtildiği gibi gidiş geliş serbestliği uluslar arası hukukta kalıcı bir prensip Türkiye'nin "Boğazı kapatıyorum" demesi mümkün değil. Bu bir gerçek. Ancak Türkiye'nin boğaz sularını düzenlemeye de hakkı var, "Gidiş geliş ilkesini çevreyi koruyarak uyguluyorum" demeli. Tankerler çıkıp "Ben Montreux Antlaşmasını kullanıp Boğaz'dan geçmek istiyorum" diyemez. Türkiye'nin çevre argümanları çok kuvvetli. Yani bir gün, Boğaz'da bir kaza olursa ve boğaz kullanılamaz hale gelirse olan sadece Türkiye'ye değil tüm uluslar arası topluma olacak. Bu proje herkesin çıkarına'* (Üster, 2011).

Uluslar arası Hukuk Profesörü ve Uluslar arası Adalet Divanı Avukatı Pierre Marie Dupuy; *"Gördüğüm kadarıyla, burada önemli mesele Boğaz'lardaki geçiş özgürlüğü ve ekolojik güvenlik prensiplerinin arasında bir denge sağlanabilmesi. Bunun için Türkiye'nin bu insiyatifinin Montrö ilkelerine aykırı olmadığını göstermesi gerekiyor. Yani, Türkiye'nin çıkarınının Boğazda gidiş geliş ilkesini korumasından yana*

olduğunu düşünüyorum. Türkiye'nin, Montreux ilkelerini korumak için ve ulaşımın daha güvenli gerçekleşmesi için böyle bir projeyi düşündüğünü açıklamayı projeyi daha kuvvetli kılabilir" (Üster, 2011) şeklinde görüşlerini ifade ederek İstanbul Boğazı'nın ve çevresinin güvenliğine ve ulaşımın sürekliliğinin önemine dikkat çekmektedirler.

Montreux Sözleşmesi'nin imzalandığı 1936'lı yıllarda yılda 4700 gemi boğazdan geçerken günümüzde bu sayı 40 binlere ulaşmış ve taşınan malın niteliği ile gemilerin büyüklük ve tonajları da değişmiştir. Dolayısıyla; Kanal İstanbul, ulaşımın güvenli ve sürekli sağlanması adına ikinci bir su yolu olarak boğazı kullanan tüm bölge ülkelerinin yararına bir proje olmakla birlikte sorun; bölge ülkelerinin Montreux Sözleşmesi'nin korunması ile ilgili endişeleridir. Karadeniz'e kıyıdaş bölge ülkelerinin güvenliği adına büyük önem taşıyan Montreux Sözleşmesi'nin Kanal İstanbul içinde geçerli olduğu ortaya konmalı ve sözleşme ile Türkiye güvenli geçişi düzenleme yetkisine sahip olduğunu da ortaya koymalıdır.

3.6 Kanal İstanbul'un İstanbul Boğazı ve Çevresine Olası Etkisi ve Uluslar arası Hukuk Açısından Değerlendirilmesi

Kanal İstanbul Projesi'nin açıklandığı tarih olan 2011 yılından bugüne kadar en çok eleştiri aldığı konu çevreye yapacağı etkiler üzerinedir. Tartışmalar özellikle çevre konusu üzerinde yoğunlaşmaktadır. Öncelikle Kanal İstanbul Projesi'nin yapım amacı; emniyetli seyirin sınırlarını zorlayacak düzeyde yoğun olan ve İstanbul Boğazı ve çevresi için risk oluşturan gemi ve gemi tanker trafiğinin azaltılmasına yönelik olduğu yetkili kişilerce sürekli dile getirilmektedir. Dolayısıyla öncelikle İstanbul Boğazı'nın ve çevresinin maruz kaldığı tehdit konusunun biraz daha detaylı incelenmesi yerinde olacaktır.

İstanbul Boğazı; Karadeniz'i Marmara Denizi'ne bağlayan tek geçiş yolu olarak, iki denizi birleştirmesi ile biolojik koridor olma özelliğini de taşıyan ve hassas eko sisteme sahip olmakla birlikte, zengin tarihi ve kültürel dokusu ile tüm dünyanın hayran kaldığı bir su yoludur.

Gemi trafiği açısından Malakka Boğazı'ndan sonra ikinci en yoğun deniz trafiğine sahip olan İstanbul Boğazı, Süveyş Kanalı'nın üç katı, Panama Kanalı'nın dört katı, Kiel

Kanalı'nın iki katı gemi trafik yoğunluğuna sahiptir (Akten, 2011 s.21). Ve Panama Kanalı'nı genişletme çalışmaları ile İkinci Süveyş inşaatı çalışmaları yapılmaktadır.

Köklü tarihi ile zengin kültürel yapısı ile üç imparatorluğa başkentlik etmiş olan İstanbul şehri; UNESCO tarafından 1974 tarihli "Dünya Kültürel ve Doğa Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme" kapsamında "üç bin yıllık tarihi ile insanlığın ortak mirası" olarak nitelendirilmiştir. Barcelona Sözleşmesi çerçevesinde kabul edilen Cenova Bildirgesi'nde "Akdeniz'de ortak öneme sahip yüz tarihi sit alanı" listesinde yer almıştır. Ayrıca 13 Kasım 2006 günü Avrupa Parlamentosu'nun görüşü ve Avrupa Kültür Bakanları Konseyi'nin onayı ile "2010 Avrupa Kültür Başkenti" ilan edilmiştir (Defenceturk, 2010).

Asya ve Avrupa kıtalarını birleştiren dünyanın en eski ve hala en gözde şehirlerinden olan İstanbul, geçmişte boğazda meydana gelmiş birçok tanker kazasına tanıklık etmiştir. Bu kazalar sonucu on binlerce ton petrol boğaz sularına karışmış, aylarca denize dökülen petrol yanmış ve deniz ekosistemine büyük zarar vermiştir. Boğaz dibinde 20 batık gemi bulunmakta olup, bazılarında halen petrol sızdığı tahmin edilmektedir. Artık boğazda sağlık açısından denize girmeye uygun bir nokta bulunmamaktadır. İTÜ Çevre Mühendisliği Bölümü'nün Laboratuvarlarında yapılan inceleme sonucunda yüzmeye elverişli sular da azami 2000/ml olması gereken kolibasili sayısı Tarabya'dan alınan örneklerde 3500/ml, Emirgan'ta 2800/ml, Bebek'te 2500/ml, Caddebostan'da 14.500/ml olarak ölçülmüştür (Pir, 2009).

Son yıllarda alınan önlemler sayesinde İstanbul Boğazı'nda büyük tanker kazaları görülmemekle birlikte, ucuz atlatılan birçok kaza olayları ve tanker gemilerinin geçişi, boğazın yapısından kaynaklanan zorluklar çerçevesinde halen risk oluşturmaya devam etmektedir. Ayrıca gemi trafiğinde yaşanan sorunlar sebebi ile boğaz girişinde bekleme nedeni ile gemi yığılmaları oluşmaktadır. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü verilerine göre 2013 yılında 9 bin tanker, günde ortalama 25 tanker ile 134 milyon ton tehlikeli yük İstanbul boğazından geçmiştir. İstanbul Boğazı'ndan geçen gemilerin taşıdığı yüklerin niteliği değişim göstermiştir. Günümüzde dev tanker gemileri ile petrol ve türevleri, sıvı LPG, amonyak, kimyasal madde ve radyasyon içerikli nükleer bazı maddeler boğazdan geçmektedir. Uluslar arası Deniz Savunmaları Enstitüsü'nün yaptığı bir araştırmaya göre; ortaboylu bir LPG tankerinin infilak etmesi sonucu 3 kilometrelik

bir alanda yaşam alanı tehlikeye girerken, 20 kilometrelik bir bölgede ise 8.5 şiddetinde bir depremin olacağı açıklanmıştır (Ece, 2010).

Bir amonyak yüklü geminin infilakı sebebi ile, amonyağın havaya yayılması durumunda Denizcilik Müsteşarlığı'nın verilerine göre havada metreküpde 1.3 gr olması halinde yarım saatten az bu havanın solunmasının öldürücü olduğu belirtilmektedir. Bu tür bir kaza 1988 yılında Malta Bandıralı bir tanker ile amonyak yüklü Panama Bandıralı bir geminin çarpışması sonucu yaşanmış, rüzgarın ters yönden esmesiyle büyük bir facia ucuz atlatılmıştır (İnternethaber.com, 2004).

Dolayısıyla bu tür bir kaza sonucu 14 milyondan fazla insanın yaşadığı İstanbul'da çok sayıda insan ölebilir, tarihi dokusu itibarıyla büyük değere sahip yalılar, tarihi eserler, saraylar zarar görebilir veya yok olabilir, geri dönüşü olmayacak şekilde deniz ekosistemine zarar verebilir, kaza nedeni ile boğazın kapatılması sonucu ulaşımın aksaması ile bölge ülkelerin ticaretinde kesintiye uğrayarak zarar görebilir. Dünyada benzerleri yaşanan gemi tanker kazalarının bölgeye verdiği zararlar çerçevesinde belirlenen kriterlere uyan alanlar IMO tarafından Özel Duyarlı Deniz Alanı olarak kabul edilmektedir. İstanbul Boğazı ve çevresinin stratejik ve tarihsel önemi göz önüne alındığında bu konunun kısaca incelenmesi faydalı olacaktır.

Özel Duyarlı Deniz Alanları: Uluslar arası örf ve adet hukuk kurallarından biri “kendi ülkesini başkasına zarar vermeyecek şekilde kullanma”, “zarar vermeme” ilkesidir. Diğer temel ilkede açık denizlerde devletlerin serbestilerini kullanırken diğer devletlerin çıkarlarını da dikkate alınması gerektiğidir. Gemilerin yol açtığı petrol kirliliğinin önlenmesinde bu ilkeler devlet yetki ve yükümlülüklerini tespitinde kaynak olmakla birlikte kirliliğin önlenmesine yönelik kurallar açısından zayıf kalmaktadır (Abdullayev, 2003, s.40,41). Denizcilik sektörünün uluslar arası alanda denizcilik faaliyetlerinde güvenliğin sağlanması konusunda çalışmalar yapacak bir örgüt olarak Birleşmiş Milletler çatısı altında Uluslar arası Denizcilik Organizasyonu (IMO) kurulmuştur. Hızlı gelişme ve sanayileşme, deniz yolu ile petrol taşımacılığının artması sonucu yaşanan kirliliğin denizlerde de ciddi anlamda kendini göstermesi nedeni ile deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik çalışmalar olarak IMO tarafından konferans tertip edilerek 1973 yılında “Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi İçin Uluslar arası Sözleşme (MARPOL)” kabul edilmiştir. Petrol tanker kazalarının artması sonucu 1978 yılında

tanker güvenliği ve kirlilik önleme uluslar arası konferansında özel alanlar ve özel duyarlı deniz alanları konusunda çalışmalar başlamış, konu ile ilgili olarak da 1991 yılında “Özel Deniz Alanları (SSA)’nın tespiti ve Özel Duyarlı Deniz Alanları (PSSA)’nın Tanımlanmasına Yönelik Yönerge” kabul edilmiştir.

MARPOL Sözleşmesi ile petrol ve türevlerinin yaptığı kirliliğin önlenmesi ile birlikte gemilerden denize bırakılabilecek sintine miktarı büyük ölçüde kısıtlanmıştır. Bununla ilgili olarak Akdeniz, Karadeniz, Baltık Denizi, Kızıl Deniz 2 Ekim 1983 yılından itibaren Özel Deniz Alanı olarak kabul edilmiştir. Bu arada bir parantez açarak 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi’ne değinmek yerinde olacaktır. 1973 ve 1978 MARPOL Sözleşmesi’nin tanker gemilerinden kaynaklanan petrol kirliliğini önlemeye yönelik kıyı devletine tanıdığı yetkilerin kapsamının belirsiz olması önemli sorunlara neden olmuştur. Bunun akabinde 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi’nde gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik hükümler sözleşmenin XII. Kısımında (192-237.maddeleri), devletlerin uygulama yetkileri sözleşmenin XII. Kısımın 6. Bölümünde “uygulamaya koyma” başlığı altında yetki ve yükümlülükler (217-221. maddeleri) detaylı olarak maddeler halinde düzenlenmiştir (Abdullayev, 2003 s.169). Burada en önemli yenilik kıyı devleti ve bayrak devletinin yanında liman devletine de gemi kaynaklı kirliliğin önlenmesinde geniş yetkiler tanınmasıdır. Lakin sözleşmede tanımlanmayan bazı kavramların olması bazı belirsizliklere yol açabilmektedir (Abdullayev, 2003 s.191). Bu konuda değerlendirmeleri yapacak olan kıyı devleti olup, münhasır ekonomik bölge içindeki yetkisinin koruyucu nitelikte olması da gerekmektedir (Tütüncü, 2001, s.94). Ancak, Türkiye 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’ne taraf değildir. Bu sözleşmenin bağlayıcılığı Türkiye tarafından örf ve adet hukuk kurallarını yansıtmaması ve ısrarla itiraz edilmemesi durumlarında geçerli olacaktır. Türk denizlerinin korunmasına yönelik olarak Özel Deniz Alanı ilan edilmesinin yanı sıra Türkiye, deniz çevresinin korunmasına yönelik çeşitli yasal düzenlemeler de gerçekleştirmiştir. Bu yasal düzenlemeler; 09 Ağustos 1983 yılında çıkarılan 2872 sayılı Çevre Kanunu, 1998 tarihli Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü ve 03 Mart 2005 yılında çıkarılan 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddeler ile Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini esaslarına dair kanundur. Türkiye’nin yaptığı bu düzenlemeler 1982 BMDHS hükümleri ile benzerlik taşımakta ve IMO standartlarına uygun düzenlemelerdir (Kuran, 2007).

Özel Deniz Alanlarının tespiti ve Özel Duyarlı Deniz Alanlarının Tanımlanmasına Yönelik Yönerge’de yer alan usuller 1999 yılında, 2002 yılında ve 2005 yılında güncellenmiş ve konu ile ilgili çalışmalar gündemde olmuştur. Özel Duyarlı Deniz Alanları uluslar arası yapı olan IMO tarafından belirlenen denizcilik faaliyetleri sebebi ile risk altında olan ve ekolojik, sosyo ekonomik ve bilimsel açılardan koruma altına alınması gereken deniz alanlarıdır. Bir deniz sahasının Özel Duyarlı Deniz Alanı olarak ilan edilmesi için; IMO üyesi olan devletlerden biri veya birkaçının birlikte belirlenen kriterlere uygun yazılı bir başvuruyu örgüte yapması gerekmektedir. Örgüt içerisinde Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC)’ne başvuruyu yapacaktır. Önerilecek bölgenin şu koşullardan en az birine uyması gerekmektedir. 1-Ekolojik ölçütler, 2-Sosyal, kültürel ve ekonomik ölçütler, 3- Bilimsel ve eğitimsel ölçütler.

Bu koşullardan birisini içermesi önkoşuldur ancak yeterli değildir. Bunun yanında önerilen bölgenin denizcilik faaliyetleri açısından da risk altında olması gerekmektedir. Bu riskte şu faktörlere göre belirlenir. 1- Gemi trafik karakteristikleri, 2- Doğal koşullar dikkate alınarak gemi taşımacılığı faaliyetlerinin risk oluşturduğunda kanıtlanması gerekmektedir. Bunun için 1- Uluslar arası gemicilik faaliyetlerinden dolayı bir kaza ve hasarın olması, 2- Bölgede karaya oturma, çatma ve deniz kirliliği olaylarının önceden meydana gelmiş olması, 3- Çok büyük hasar ve zararın meydana gelebileceğini öngören kaza senaryolarının olması, 4 Diğer çevresel kaynaklardan meydana gelen baskının olması, 5- Halen uygulanmakta olan önlemlerin olup, bu önlemlerin etkinliğinin kanıtlanmış olması gerekmektedir (Ayan, Baykal, 2010).

Özel Duyarlı Deniz Alanı ilan edilen bir bölge için alınacak önlemler IMO eylemleri ile sınırlı olup, bu önlemlerin birkaçı şu şekildedir. 1- Gemilerin neden olduğu hava kirliliğinin önlenmesine yönelik MARPOL 73/78’in Ek-6 Konvansiyonu kapsamında Özel Alan ilan edilerek Sülfüroksit Emisyon Kontrolü gibi hava kirliliğine neden olan risklerin kontrol edilmesi, 2- Özel Duyarlı Deniz Alanları (PSSA)’nda gemi rotalandırma ve raporlama sistemlerinin uygulanması ile uluslar arası gemicilik faaliyetlerinin kontrol edilmesi. Bu alanın tamamı veya bir bölümü “girmekten kaçınılan saha ilan edilebilir”, 3- Özel Duyarlı Deniz Alanlarında seyir güvenliği ve çevre korunması adına kılavuzluk sistemleri zorunlu tutulabilir veya gemi trafik yönetim sistemleri uygulanabilir (Ece, 2010).

Türk Boğazları gemicilik faaliyetleri üzerinden risk içermekle birlikte ekolojik, sosyo-kültürel, ekonomik ve bilimsel-egitimsel ölçütler bazında Özel Duyarlı Deniz Alanı olma kriterlerine sahiptir. Bununla birlikte Özel Duyarlı Deniz Alanlarında uygulanacak önlemler Türk Boğazları'nda zaten uygulanmaktadır. Türk Boğazları'nda IMO onaylı rotalandırma sistemleri, kendi iç hukuk düzenlemesi olan uluslar arası alanda kabul görmüş ve şu anda uygulanan “Türk Boğazları Deniz Trafik Tüzüğü”, “Türk Boğazları'nda Gemi Raporlama Sistemi” uygulamadadır. Sadece zorunlu kılavuzluk hizmeti uygulanmamaktadır. Bu konu Montrö Sözleşmesi'nde tercihe bırakılmıştır. Özel Duyarlı Deniz Alanının örnek olarak Torres Boğazı'nı verebiliriz. Avusturalya ile Papua Yeni Gine arasında yer alan Torres Boğazı, IMO tarafından Özel Duyarlı Deniz Alanı olan Büyük Set Resifi Duyarlı Alanı içerisine dahil edilmiştir. Torres Boğazı'nda 2002 yılı itibarıyla yılda 1008 adet farklı geminin 3136 kez geçiş yapmıştır. Torres Boğazı'nda IMO, aldığı nihayi karar olarak “gemilerin geçişini engelleme potansiyelini içerdiği gerekçesi ile” zorunlu kılavuzluk hizmetini kabul etmemiştir. Türk Boğazları bugün Özel Duyarlı Deniz Alanı olmamakla birlikte MARPOL Sözleşmesi uyarınca Özel Deniz Alanı sayılmaktadır. Dolayısıyla sözleşme gereği Boğazlarda seyir halindeki gemilerin denize bıraktıkları balast suları, sintine ve atık bırakma konuları kurallara tabidir. Ve bu konuda sık kontroller yapılmakta, kirletici unsurların önlenmesine çalışılmaktadır (İstikbal, 2005).

Montreux Sözleşmesi'nde geçiş serbestisi ilkesi yer almakla birlikte kılavuz kaptan alımı tercihe bırakılmıştır. Torres Boğazı örneğinde olduğu gibi geçiş serbestisini engelleme potansiyelini öne koyarak kılavuz kaptan alma zorunluluğunu, İstanbul Boğazı'nın Özel Duyarlı Deniz Alanı olması halinde de kabul edilmeyeceği görülmektedir. Ve boğazda meydana gelen kazaların % 85'inin kılavuz kaptan almayan gemilerde olduğu dikkate alındığında, İstanbul Boğazı'nın gemi trafiği yoğunluğu sebebiyle maruz kaldığı kaza risklerine ve gemi seyir aksamalarına Özel Duyarlı Deniz Alanı olması çözüm olamayacaktır (İstikbal, 2005). Bu amaçla yürütülen alternatif çalışmalardan biri olan Kanal İstanbul Projesi; boğazdan geçiş serbestisi engellenmeden alternatif su yolu olarak boğazın gemi trafik yoğunluğunu azaltarak geçişlerin sürekliliğinin sağlanması ile birlikte, yapılacak yeni hukuki düzenlemeler ile kanaldan geçişlerde kılavuz kaptan alımının zorunlu hale getirilebileceğinden ve geçiş emniyeti sağlanarak boğazın ve çevresinin korunmasına katkı sağlayacaktır.

Kanal İstanbul Proje güzergahının çevresine yapacağı etkiler açısından konu incelenirse; Kanal İstanbul'un güzergahının Küçükçekmece Gölü ve Sazlıdere Barajı üzerinden geçerek Terkos Gölü'nün doğusundan Karadeniz'e bağlanması planlanmaktadır. Bu güzergahın üzerinde çoğunlukla hazine arazilerinin yer alması, arazinin en az kazı-dolgu gerektirecek hat olması, orman arazisinin çok az yer alması bu güzergahın seçilme nedenleridir. Böylelikle maliyet düşürülüp çevrede buluna orman arazileri de zarar görmemiş olacaktır.

Bu bölgedeki göller ile tatlı su kaynakları ve yer altı suları olarak İstanbul için mevcut 7 adet içme ve kullanma suyu rezervuarı bulunmaktadır. Bunlar Anadolu yakasında; Ömerli, Elmalı ve Darlık Baraj Gölleri, Avrupa Yakasında; Alibeyköy, Terkos, Sazlıdere ve Büyükçekmece Baraj Gölleridir. Küçükçekmece Gölü kirlenme nedeni ile içme suyu olarak kullanılmamaktadır ve Sazlıdere Barajı da bu gölün su toplama havzası içerisinde yer almaktadır. Bu havzalar İstanbul'a yılda ortalama 750 milyon metreküp su verimi ile kentin suyunun % 72.4'ünü sağlamaktadır. İstanbul'un içme ve kullanma suyunun % 22.7'si Ömerli, % 15.6'sı Terkos, % 11.6'sı Büyükçekmece ve % 50'si diğer havza ve yer altı sularından karşılanmaktadır (Bizimcan, 2015). Kirliliği nedeni ile kullanılmayan Küçükçekmece Gölü'nün Kanal İstanbul Projesi ile temizlenerek ıslah edileceği belirtilmektedir.

Kanal İstanbul güzergahının güzergahı ile Sazlıdere Barajı'nın devre dışı kalacağı ve yer altı sularının bu güzergah istikametindeki bölümünün kaybolması neticesinde İstanbul içme suyu tedarikinde sıkıntıların oluşabileceği endişeleri dile getirilmektedir. Buna karşılık Melen Çayı ile Yeşil Çay'ından İstanbul'un su ihtiyacı karşılanmaktadır. Melen Çayı'nın ilk aşaması 2007 yılında tamamlanmış ve İstanbul'a yılda 268 milyon metreküp ilave su sağlanmıştır. Melen Çayı ile ilgili Proje çalışmaları devam etmekte olup ikinci aşaması 2015 yılı içerisinde tamamlanması ile yılda sağlayacağı su kapasitesi 575 milyon metreküp e ulaştırılması planlanmaktadır (İSKİ, 2014).

İki denizi birleştirecek olan böyle bir projede oluşabilecek olumsuzlukların yetkili kimseler tarafından iyice araştırılmasının gerekliliği yanında oluşabilecek negatif faktörlere karşı çözüm yolları da yetkililer tarafından araştırılmalıdır. Bu yönde yapılan bir çalışma sonucu birtakım çevre projeleri geliştirilmiştir. Ekonomist Fikret Bizimcan bu amaçla iki proje geliştirmiştir. Patentlerini aldığı bu iki projeden biri ters osmoz

tekniki ile Kanal İstanbul'un tuzlu suyundan içme suyu elde edilmesi, diğeri ise Kanal İstanbul'daki akıntıdan faydalanılarak elektrik enerjisi üretilmesi projeleridir.

Ters osmoz işlemi; denizleri birleştiren boğaz ve kanallarda akıntılı tuzlu suların hızlı ve debisinin yapılan düzenekler ile membranlara (filtrelere) yönlendirilerek, ideal basınç ile yarı geçirgen filtreden (membran) geçirilerek diğeri yüzeydeki düşük basınçla temasta olan aynı yönde akan tatlı su kaynaklarının her türlü kilit, bakteri, inorganik, organik ve istenmeyen moleküllerden ayrılarak saf çökelti halinde karışarak büyük miktarlarda tatlı içme suyu elde edilmesidir. Osmoz işlemi; çözelti halindeki sıvının kendiliğinden yarıgeçirgen bir zardan geçmesi işlemidir.

Kanal İstanbul Projesi'nde ters osmoz işlemi kullanılarak Terkos ve Sazlıdere'nin maksimum su biriktirme hacmi olan 250 milyon metreküp/yıl'ın Kanal İstanbul suyu ile kanal boyunca ters osmoz işlemine tabi tutularak tatlı su miktarının 6 kat artırılarak 1 milyar 500 milyon metreküp/yıl'a çıkarılabilir. İstanbul'un günlük su kullanımı ortalama 2 milyon metreküp'tür. Kanal İstanbul'dan elde edilen içme ve kullanma suyunun tamamının İstanbul'a verilmesi durumunda günlük 4.145 milyon metreküp suya tekabül edecektir ki, böylelikle İstanbul'un su sorunu çözümlenirken ihtiyaç fazlası da çevre illere verilebilecektir (Bizimcan 2015).

Elektrik Üretim Projesi: Deniz ve akarsuların seviye ve tuzluluk farkları, akarsulardan denizlere karışan suların boğazlar ve kanallardan yer değiştirmesi ile oluşan alt ve üst akıntılarının kinetik enerjisinden faydalanılarak türbin veya su altı veya rüzgar türbinlerinin kullanılarak elde edilen mekanik kuvvetle elektrik jeneratörünün harekete geçirilmesi sonucu elektrik enerjisinin üretilmesi yöntemidir.

Bu sistem Kanadalıların derin denizde uyguladığı ve Cebelitarık Boğazı'na kurulması için çalışılan sualtı türbin elektrik santrali benzeridir. İstanbul Boğazı'na Karadeniz'den gelen üst akıntı suyu 2009 yılı ölçümlerine göre 260 kilometreküp/yıl dır. Marmara'dan Karadeniz'e alt akıntı suyu 123 kilometreküp/yıl dır. Toplam 383 kilometreküp/yıl dır. Amazon nehrinin su debisi ise 378 kilometreküp/yıl olduğu dikkate alındığında boğaz akıntı debisinin yüksekliği daha iyi anlaşılacaktır. Hidro elektrik santralleri ile dağıtım şebekelerinin ve sualtı oluklu türbin gruplarının Kanal İstanbul'un inşası esnasında yerleştirilerek elektrik üretiminin gerçekleştirilebileceği belirtilmektedir. Kanal İstanbul'da kurulacak tek bir santralden elektrik üretiminin 32 milyar 45 milyon KWh

olarak hesaplanmaktadır. Türkiye'nin 2011 yılı itibarıyla elektrik kurulu gücü 52.300 MW düzeyindedir. Kanala kurulacak hidroelektrik santralleri ile Türkiye'nin elektrik ihtiyacının tamamını karşılayacak elektrik üretilbilecektir (Bizimcan 2015).

Her iki projede deniz canlıları ve ekosistemine zarar vermeyen projeler olduğu belirtilmektedir.

Kanal İstanbul'da dikkat edilmesi gereken esas husus, kanalın iki yanına kurulması planlanana şehrin alt yapısının çevreye yapacağı etkilerdir. Bu yönde atılacak çevreci proje ve yatırımlarla şehirleşmenin kontrollü oluşması üzerinde durulmalıdır.

Kanal İstanbul Projesi'nde orman alanları, dere yatakları ve derelerin mümkün mertebe korunması kararlaştırılmış olup, projenin iki yakasında kurulacak şehrin yüzde 42'sinin yeşil alan olarak düzenlenmesi planlanmaktadır.

Bununla birlikte Kanal İstanbul Projesinin iki yakasına şehir kurulması planlanmaktadır. Kanal İstanbul'un çevresel etkileri planlanan bu şehir projesi ile gündeme gelmektedir. Bu projenin İstanbul'un şehirleşmesine ve nüfus yoğunluğuna nasıl etki yapacağı konusunu ortaya koyabilmek için öncelikle proje ile nelerin hedeflendiğini ve nelerin yapılacağını ortaya koyduktan sonra değerlendirilmesi daha yerinde olacaktır.

Kurulacak yeni şehre tespit edilen deprem yönetmeliğine aykırı, iskansız ve ruhsatsız binalarda yaşayan halkın nakledilebileceği belirtilmektedir. Bu amaçla "Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki 6306 Sayılı Kanun" 31 Mayıs 2012 tarihinde yürürlüğe girmiştir (T.C.Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2013). Bu kanun kapsamında 13 Ağustos 2012 tarihinde 2012/3573 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Küçükçekmece, Arnavutköy ilçe sınırlarının büyük bölümü ve Başakşehir "Rezerv Yapı Alanı" olarak belirlenmiştir. Daha sonra alınan kararlar ile Bağcılar, Avcılar, Eyüp, Bakırköy, Esenler ilçeleri de Rezerv Yapı Alanı sınırlarına dahil edilmiştir (T.C.Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2015).

Projede, eğitim-bilişim, teknoloji alanları, finans merkezi, üniversite, sergi, konferans, müze, gösteri merkezi gibi birimleri içeren kültür merkezi yapıları, yapılacak haliçlerden birinde oluşturulacak serbest bölge, çeşitli ülkelerin tarihi yapıları, aktif yeşil alanlar, spor alanları, rekreatif tesisler, bölge parkı, kent ormanı gibi alanların yer

alacağı (Habertürk, 2011), ve proje alanının % 42'sini yeşil alan olarak değerlendirileceği belirtilmektedir (Karadağ, 2014).

Yeni Şehir Projesi ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekansal Planlama Genel Müdürlüğü; “İstanbul’un doğal, tarihi ve kültürel özellikleri gibi güçlü yönlerini öne çıkaracak, afetlere karşı duyarlı, dünya ölçeğinde yeni bir yerleşim bölgesi oluşturulması” nı amaçlamaktadır (T.C.Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2015). “Yeni Şehircilik Anlayışı”nda yer alan bütünleşik ulaşım kapsamında, ulaşım da bağlantı yollarında entegrasyonun sağlanması hedeflenirken, raylı sistemler ile toplu taşımacılığın yaygınlaştırılması, karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu (3.havalimanı), otoyol bağlantı yollarının birbirleri ile entegre şeklinde uygulanması planlanmaktadır. Cumhurbaşkanı Recep Tayip Erdoğan, Başbakanlığı döneminde açıkladığı bu proje ile ilgi hedefleri de şu şekilde ortaya koymuştur:

“-İstanbul’un küresel düzeyde güçlenmesini sağlamak,

-Marmara bölgesindeki yerel potansiyelleri bütüncül bir yaklaşımla harekete geçirerek, bölgede sürdürülebilir gelişmenin gerçekleştirilmesine öncülük etmek,

-İstanbul’un mekansal gelişimini, çevresel, ekonomik ve toplumsal sürdürülebilirlik doğrultusunda kentsel işlevsel bütünleşmeyi sağlamak,

-Yaşam kalitesini yükseltmek,

-Sosyal sermayeyi güçlendirmek,

-Sürdürülebilir kent yönetim sisteminin geliştirilmesi için gerekli olan yeniden yapılanmayı sağlamak” (Habertürk, 2011).

İstanbul’un en büyük sorunu 1950’li yıllardan itibaren göç artışı ile birlikte yaşanan gecekondulaşmadır. Buna bağlı hızlı nüfus artışı ve yapılaşma karşısında altyapı, ulaşım ağları gibi kentsel donanımların yetersiz kalması birçok sorunu da beraberinde getirmiştir (Çağatay, 2012 s.386). Bayındırlık ve İskan Bakanlığı’nın düzenlediği Kentsel Teknik Altyapı ve Ulaşım Komisyonu Raporu’na göre 2009 yılı itibarıyla İstanbul’daki kaçak yapılaşma oranı % 70 olarak yer almaktadır. Ancak İstanbul’un cazibe merkezi olması nedeni ile göç alması kentin kalkınması önünde daha çok göç alacağı endişesi ile bir engel olarak yer almamalıdır.

Geçmişten bugüne değişen, gelişen ve büyüyen şehirler ile birlikte şehircilik anlayışıda değişmiştir. İnsanı merkeze alan ve sürdürülebilir kent anlayışı çizgisinde çevre faktörlerini de dikkate alan kentsel planlamalar yapılmaktadır. İstanbul gibi iki kıtayı birleştiren stratejik konumu ile tarihin her döneminde dünya kenti olmuş bir şehrin durağan bir yapısı olması beklenemez. Dolayısıyla dinamizmi yüksek bir şehir için maalesef olması gereken kentsel planlamalar zamanında yapılamadığından bugün yaşanan sorunların giderilmesi adına kentsel dönüşüm projeleri ile İstanbul bir yenilenme sürecine girmiştir.

Kanal İstanbul'un iki yakasında kurulacak şehrin "Yeni Şehircilik Anlayışı" çizgisinde inşa edileceği yetkililer tarafından dile getirilmektedir. Bu konuyu en büyük handikapı rant oluşma riski, kurulacak şehrin altyapısının çevreye yapacağı etkiler, bölgede bulunan kuzey ormanlarının ne düzeyde etkileneceği, nüfusu 500 bin olarak belirlenen yeni şehirde doğal su kaynakları ve yeşil alanların korunması adına bu sayının kontrolüdür. Diğer taraftan depreme dayanıklı olmayan binaların tasfiyesi ile muhtemel bir deprem sonucu oluşabilecek can kayıplarının azalmasına etkisi, şehir merkezinde ve özellikle iki ulaşım aksı üzerindeki yoğunlaşmanın mekansal yayılma ile yeni kurulacak şehre kaydırılması ile merkezin rahatlatılması, İstanbul'un küresel düzeyde rekabet edebilecek bir düzeye çıkarılması, rekreasyon alanları, parklar ve açık yeşil alanlara geniş yer ayrılması konunun olumlu yönleridir.

İstanbul Büyük Şehir Belediyesi tarafından Kanal İstanbul Projesi ve kurulacak yeni şehir ile ilgili yapılan detaylı analize göre dikkat edilecek faktörler şu şekilde sıralanmıştır:

- Yeni kurulacak şehir için mekansal yayılma konusunda "İstanbul'un doğu-batı aksında ve Marmara Denizi boyunca doğrusal bir yapıda ve çevresel sürdürülebilirlik ilkeleri doğrultusunda sıçrayarak geliştirilmesi ve kuzeye doğru gelişimin kontrol altına alınması,
- Bölgedeki orman alanlarının muhafaza edilmesi ve korunması,
- Mutlak korunması gerekli tarım alanlarındaki ürün çeşidinin devamlılığının tarımsal bütünlük açısından sağlanması,

-“Kamu Yararı İlkesi” esas alınarak düzenleme yapılacak kıyılarda parklar, spor alanları, günübirlik rekreasyon alanları gibi kamuya açık “rekreatif amaçlı” kullanım alanlarının ağırlılık olarak yer alması,

-Nüfus yoğunluğu açısından yapılan incelemede nüfusun daha az ve yerleşmenin daha az yoğun kurgulanması,

-Bütüncül bir planlama yaklaşımı ile ele alınacak alanlardan üretimi tamamlanmış Karadeniz maden ocakları ve Cebeci taş ocaklarında spor, dinlenme ve eğlenme alanlarının yer alması önerilmiştir (Habertürk, 2011).

Aslında İstanbul ile ilgili planlanan projeler Türkiye’nin kalkınma ile ilgili hedefleri ile doğrudan etkileşim içerisindedir. TOBB Başkanı Rıfat Hisarcıklıoğlu “*Türkiye, dünyanın en büyük 10 ekonomisi arasına girmek istiyorsa İstanbul küresel finans trafiğinin merkezlerinden biri olmalı*” diyerek, Kanal İstanbul Projesi’nin de bu kapsamda önem taşıdığını ve “*İstanbul dinamizmi, vasıflı iş gücü, büyüme performansı, gelişimi, jeopolitik konumu ile New York, Londra, Tokyo, Őangay finans ekseninde yeni bir köprü olacağını d ş niyorum*” dedi. Ayrıca “*Coğrafi konumu ile Doğu Avrupa, Balkanlar, Karadeniz Havzası, Kafkasya, Ortadoğu ve Kuzey Afrika’ya kolay erişim imkanı olan İstanbul, küresel bir finans merkezi olma potansiyeline sahip*” olduğunu belirtti (Dünya.com, 2015).

Napolyon’da “eğer dünya tek bir ülke olsaydı başkenti İstanbul olurdu” diyerek bu Şehrin dünya çapındaki önemini ortaya koymuştur ( zdeyi.Net, 2015).

SONUÇ

Kanal İstanbul; İstanbul Boğazı'nın yerel trafiği arasında seyreden gemi ve gemi tanker sayısının çokluğu ve artma potansiyeli nedeni ile alınan önlem ve alternatif güzergah projelerine rağmen gemi trafik yoğunluğunun devam etmesinden dolayı olası gemi ve tanker gemi kaza riskine karşı İstanbul ve çevresinin korunması adına boğaza paralel ikinci bir su yolu olarak açılması günümüz koşullarında ihtiyaç olarka görülmektedir.

Türk Boğazları; Asya ve Avrupa kıtasını birleştiren konumu ile Orta Avrupa, Balkanlar, Kafkasya, Hazar Bölgesi, Ortadoğu ve Kuzey Afrika bölgelerinin merkezinde yer almaktadır. Deniz ticareti ve ulaşımı açısından Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan tek su yolu olarak tarih boyu büyük önem taşımış olan boğazlar, halen uluslar arası ulaşım güzergahı olarak stratejik açıdan büyük önem taşımaya devam etmektedir.

İstanbul Boğazı'nın doğu-batı ve kuzey-güney enerji koridorunun merkezinde yer alması, Baltık denizinden Hint Okyanusu'na ulaşımı sağlayan konumu, özellikle Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerin Akdeniz'e iniş için tek geçiş kapısı olması gibi jeopolitik ve jeostratejik önemde olması bu su yolunu deniz ulaşımı açısından Türkiye'nin ve bölgenin can damarı haline getirmektedir. Bununla birlikte Avrupa'nın artan enerji ihtiyacı ile birlikte enerji tedarikinde ve ulaşım güzergahında çeşitliliğe gitmesi, Türkiye'nin enerji koridoru olma yönünde izlediği politikalar, bölgede yeni kurulan devletlerin kalkınma adına deniz ticaretine önem vermeleri, Avrupa'nın 4 bin kilometre uzunluğuna ulaşacak olan yeni kanal inşası ile kanal üzerinden deniz ticaretini arttırması, Don-Volga Kanalı ve ikincisinin inşası ile bölgedeki deniz ticaretindeki artış, Kuzey Afrika ile Ortadoğu'dan Karadeniz bölge ülkelerine ticari malların ulaştırılması İstanbul Boğazı'nın gemi ve gemi tanker trafiğini emniyetli geçişin sınırlarını zorlayacak düzeye çıkarmıştır. Aynı zamanda geçmişten günümüze gemilerin sayısı, tonaj ve taşınan yükün niteliği de değişmiştir. Bugün boğazdan kuruyuk gemilerin yanı sıra kimyasal madde, petrol, LPG, Amonyak yüklü tanker gemileride geçmektedir. Bu gemilerin arasında İstanbul Boğazı'nın yerel deniz trafiğide işlemekte ve boğazdan geçen gemi sayısı günde 2 bin 500'ü aşmaktadır. Ayrıca İstanbul Boğazı fiziki, meteorolojik, oşinografik ve hidrografik özellikleri nedeni ile Malakka Boğazı'ndan sonra dünyanın en tehlikeli ve işlek boğazı olarak kabul edilmektedir. Geçmişte yaşanan gemi tanker kazaları sonucu can ve mal kaybının yanında deniz ekosistemide büyük

zarar görmüştür. Bunun akabinde boğazda seyir güvenliğini sağlamak amacıyla deniz trafik düzenlemeleri yapılmıştır. Yapılan düzenlemeler tanker kazalarını azaltmak ile birlikte gemi yoğunluğu ve boğazın yerel gemi trafiğinde dikkate alındığında kaza riskinin devam etmekte olduğu görülmektedir. Alınan tedbirler nedeni ile seyir güvenliği açısından tehlike oluşturan durumlarda boğaz trafiğinin tek yönlü veya tamamen deniz trafiğine kapatılmakta, bu durum boğaz girişinde gemi beklemelerine yol açmaktadır.

Kanal İstanbul Projesi, İstanbul Boğazı'ndaki gemi ve gemi tanker trafik yoğunluğunu azaltılması ve olası kazaların önüne geçilmesi adına alternatif bir su yolu olarak planlanmaktadır. Tarihi geçmişi de olan Kanal İstanbul Projesi, dünyadaki Süveyş, Panama, Korint kanalları gibi ekseriyetle 1900'lü yılların başlarında o dönemin teknik imkanlarıyla ve oldukça zor doğa şartları altında yapıldığı düşünüldüğünde Kanal İstanbul Projesi günümüz teknolojisi ile gerçekleştirilebilecek projedir. Süveyş, Panama ve Korint Kanalları deniz ulaşımını kısaltmak ve ulaşım maliyetini düşürmek amacıyla inşa edilmiş olmakla birlikte, günümüz yüzyılında açılan kanalların amacı yoğun gemi trafiğini azaltmaya yöneliktir. Bugün gemi geçiş sayısı İstanbul Boğaz'ı kadar yoğun olmasa da gemi trafiğini rahatlatmak amacıyla İkinci Don-Volga Kanalı, ikinci Süveyş Kanalı, Panalı Kanalı genişletme çalışmaları ve Panama Kanalı'na paralel Nikaragua Kanalı (ikinci Panama Kanalı) çalışmaları yapılmaktadır. Dolayısıyla İstanbul Boğazı'na paralel yapılması planlanan Kanal İstanbul'un inşası Karadeniz-Akdeniz arasında ikinci bir su yolu olarak günümüz şartlarında ihtiyaç olarak görülmektedir. Dünya ticaretinin % 75'inin deniz yolu ile gerçekleştirildiği dikkate alındığında projenin gerekliliği daha iyi anlaşılacaktır.

Ulaşım güzergahları bir ülkenin hayat damarları gibidir. Ülkenin kalkınmasında veya çökmesinde hayati önem taşımaktadır. Tarihte ulaşım güzergahlarının egemenlik haklarını elde etmek adına ülkeler arası büyük mücadeleler yaşanmıştır. Osmanlı Devleti'de geçmişte Süveyş Kanalı, Don-Volga Kanalı, Kanal İstanbul projelerini gerçekleştirmek adına girişimlerde bulunmuş ve engellemeler ile karşılaşarak bu projeleri gerçekleştirememiştir. Böylelikle ticaret güzergahları üzerindeki egemenlik haklarını kaybetmesi Osmanlı Devleti'nin çöküşünü hızlandırmıştır. Avrupa ise bin yıllık hedeflerine dayanan Baltık Denizi'nden Hint Okyanusu'na inme planlarını, kendi

bölgelerinde açtıkları kanallar ile gerçekleştirmişlerdir. Bugüne kadar Avrupa güçlü ekonomisi ile dünya sahnesinde yer almıştır. Türk Boğazları gibi uluslar arası öneme haiz İstanbul Boğazı'nın egemenlik haklarının Türkiye'de olması büyük bir kazançtır. Bu konu 1936 yılında imzalanan halen geçerliliğini koruyan Montrö Sözleşmesi'nde açıkça yer almaktadır.

Kanal İstanbul Projesi; İstanbul Boğazı'na paralel Kanal İstanbul'un neden açılacağı etki alanları Montreux Boğazlar Sözleşmesi uyarınca üç konu üzerinden incelenmiştir ve şu sonuçlara ulaşılmıştır.

Birinci olarak; Türk boğazlarından geçiş rejimini düzenleyen Montreux Sözleşmesi açısından Kanal İstanbul Projesi'nin irdelenmesidir. Montreux Sözleşmesi; İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı'nı kapsayan boğazlar bölgesi için geçerlidir. Bundan dolayı Kanal İstanbul Projesi, Boğazlar Bölgesinin İstanbul Boğazı tarafında açılacak olması özellikle Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin güvenliği açısından önem taşıyan bu sözleşmeyi delmemektedir. Ayrıca kanalın açılmasına engel bir hükümde sözleşmede yer almamaktadır. Ancak, Süveyş ve Panama kanalı gibi açılacak kanal, insan eli ile inşa edilen yapay kanal olacağından geçiş ücreti ve kılavuz kaptan alımı gibi konularda birtakım hukuki düzenlemeler yapılması gerekebilecektir. Çünkü, Montreux Sözleşmesi'nde boğazlardan geçişlerde gemilerden patente, fener ve tahlisiye ücretleri dışında zorunlu ücret alınmayacağı hükmü yer almaktadır. Kanal İstanbul'dan gemi geçişlerine uygulanacak ücretlendirme ülke ekonomisine olumlu yönde katkı sağlayacaktır. Panama'nın kalkınmasında ve Mısır'ın turizmden sonraki en büyük gelir kaynağı kanallardan geçen gemilerden alınan ücretlerdir. Bu noktada İstanbul Boğazı'ndan gemiler ücret ödemediği geçiş yaparken, geçişi ücretli Kanal İstanbul'u neden tercih etsinler sorusu akla gelebilir. Açılacak kanalı karayolları gibi ikinci bir yol, ancak paralı bir yol olarak düşünürsek, insanlar ücretsiz karayolları varken ücret ödeyerek ücretli otoyolları da kullanmaktadırlar. Ancak burada şunu belirtmek gerekir ki; bu kanalın açılmasında asıl amaç, para kazanmak olmadığı gibi yapılacak hukuki düzenlemeler ile bir ekonomik kazanım oluşturma potansiyelini de taşımaktadır.

İkinci olarak; İstanbul Boğazı'nın gemi trafiğine yoğunluğuna etkisi açısından Kanal İstanbul Projesi irdelendiğinde, veriler doğrultusunda İstanbul Boğazı'nın gemi trafik yoğunluğuna istinaden ikinci bir su yolunun gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Kanal İstanbul

Projesi'nin yapılmasının ana nedenini de bu konu oluşturmaktadır. Boğaz ile gemi tanker trafiği, İstanbul Boğazı ve çevresi için tehdit oluşturmaktadır. Karadeniz'den Akdeniz'e geçişi sağlayan, aynı zamanda uluslar arası su yolu olarak boğazdan deniz ticaretinin aksamaması bölge ülkelerinin ekonomisi açısından da önem taşımaktadır. Bu amaçla gemi seyir emniyetinin sağlanması adına düzenlemeler yapılmış ve neticesinde geçmişte yaşanan gemi ve gemi tanker kazaları büyük oranda azalmıştır. Ancak İstanbul Boğazı'nın topoğrafik yapısı, akıntılar, meteorolojik koşullar, boğaz genişliğinin 700 metreye kadar daralması gibi faktörler gemi kazalarına neden olmaktadır ve ucuz atlatılan gemi ve gemi tanker kazaları hala yaşanmaktadır. Kanal İstanbul'un hem büyük tonajlı tanker gemilerin geçişine imkan sağlaması hem de daha güvenli su yolu olacak olması nedeni ile kaza risklerini minimuma düşürecektir. Boğaz tanker trafiğini azaltmak amacıyla alternatif güzergah olarak enerji boru hatları döşenmekte ve yeni projelerde uygulamaya sokulmaktadır. Ancak İstanbul Boğazı'ndan geçen tanker gemilerinin taşıdığı petrol ve doğalgaz kaynaklarının hepsinin boru hatları ile taşınması mümkün olmadığı gibi, ulaştırılmak istenen her bölgeye erişimi de mümkün olamamaktadır. Ayrıca güvenlik açısından tek güzergahın boru hattı olması kesinti halinde büyük sorun yaşanmasına yol açacaktır. Enerji boru hatları boğaz tanker trafiğini azaltması yanında Türkiye'nin enerji kaynaklarını üretici ve tüketici ülkelerin merkezinde yer alması ve Avrupa'nın artan enerji ihtiyacına binaen ileriye dönük boğaz tanker trafiğinin daha da artmasını önlemeye yönelik olduğu görülmektedir. Bununla birlikte boğazdan sadece petrol ve doğalgaz tankerleri geçmemektedir. Kimyasal tankerler ile ticari gemilerde boğazdaki gemi trafiğini arttırmaktadır. Kanal İstanbul'un açılması gemi ve gemi tanker trafiğini rahatlatacak ikinci su yolu olacaktır. Aynı zamanda bu kanal, İstanbul Boğazı'ndan geçemeyen büyük tonajlı gemilerin geçişine de uygun olacaktır.

Üçüncü olarak; Kanal İstanbul Projesi'nin İstanbul Boğazına ve çevresine yapacağı çevresel etkilerin uluslar arası hukuk üzerinden incelenmesidir. Öncelikle İstanbul üç imparatorluğa başkentlik etmiş bir şehir olarak, UNESCO tarafından 1974 tarihli "Dünya Kültürel ve Doğa Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme" kapsamında "üçbin yıllık tarihi ile insanlığın ortak mirası" olarak nitelendirilmiş bir şehirdir. Dolayısıyla Kanal İstanbul Projesi ile İstanbul Boğazı'ndaki gemi tanker trafiğinin yoğunluğunu azaltması sonucu muhtemel gemi ve tanker kazalarının önüne geçilmiş olacaktır.

Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı'nda; Karadeniz'den gelen üst akıntı ile daha tuzlu olan Akdeniz'den gelen alt akıntının etkisi ile oluşmuş hassas ekosistem mevcuttur. Ancak günümüze kadar ki süreçte evsel atıklar, Tuna nehriinden Karadeniz yolu ile boğaza gelen kirlilik ve gemi tanker kazaları sonucu bu ekosistem büyük oranda bozulmuştur. Özellikle petrol ve türevlerinin deniz ekosistemine yaptığı tahribat nedeni ile gemi tanker kazaları sonucu canlı türlerinin sayısı büyük oranda azalmıştır. Bu noktada Montreux Sözleşmesi'nin sadece geçiş rejimini düzenlemesi ve çevrenin korunmasına yönelik hükümler içermemesi, geçiş serbestisini engelleme potansiyeli içerdiğinden kılavuz kaptan alımının tercihe bırakılması nedeni ile Türkiye IMO'ya başvurarak birtakım önlemler alma yoluna gitmiştir. Bu noktada boğazdaki deniz trafiği seyir emniyetinin sağlanmasına yönelik yapılan düzenlemeler dışında, çevresel olarak sadece Karadeniz ve Marmara Denizi'nin "Özel Deniz Alanı" olarak kabul edilmesi sağlanmıştır. Bu da gemilerden denize bırakılan atıklar, sintine ve balast sularının sıkı kontrol altına alınmasını sağlamıştır. Kanal İstanbul'un çevreye yapacağı etkiler konusunda kanalın güzergahı da önem taşımaktadır. Bu noktada güzergah üzerinde orman arazilerinin çok az yer alması, çoğunluk ile hazine arazilerinin bulunması, en az kazı dolgu gerektirecek hat olması, kanalın çevreye yapacağı olumsuz etkileri indirgemıştır. Bu projede Sazlıdere Barajı ve yer altı sularının ne derece de etkileneceği net olarak belli değildir.

İstanbul'un kentleşme konusunda en büyük problemleri gecekondulaşma, çarpık kentleşme ve buna bağlı yaşanan trafik sorunlarıdır. İstanbul'da mevcut önemli iki ulaşım aksı olan TEM otoyolu ile E-5 Karayolu üzerinde yapılaşmanın yoğunlaşması gibi mekansal alanda yayılımın dengeli olmaması sonucu yaşanan yoğunluk trafik ve alt yapı sorunlarının da beraberinde getirmektedir. Günümüzde değişen yaşam şartları, teknolojik gelişmeler, sosyo ekonomik, kültürel etkenler ile yapısal alanda yaşanan çok katlı binalar, AVM'ler, Plazalar yanında şehircilik anlayışında değişerek "yeni şehircilik anlayışı" kavramı da ortaya çıkmıştır. Kanal İstanbul Projesi'nde yer alan kanalın iki tarafına kurulması planlanan şehir projesinde bu yeni şehircilik anlayışının izleri görülmektedir. Ulaşımında entegrasyon, sürdürülebilir kent anlayışı, insan odaklı tasarımlar ve afet riski altındaki alanların dönüştürülmesi hakkındaki kanun kapsamında depreme dayanıksız yapıların tasfiyesi ile dayanıklı yapıların inşası yeni şehir projesinde hedeflenmektedir. İstanbul Büyük Şehir Belediyesi tarafından yapılan detaylı

analizlerde de mekansal yayılmanın kontrol altında olması, orman arazileri ile tarım arazilerinin korunması, yeşil alan ve rekreasyon alanlarına ağırlıklı olarak yer verilmesi, nüfus yoğunluğunun az olması şeklinde dikkat edilecek faktörler belirlenmiştir.

Sonuç olarak; Napolyon'un "eğer dünya tek bir ülke olsaydı başkenti İstanbul olurdu" sözü İstanbul'un aslında global düzeyde ne kadar merkezi bir konumda yer aldığını ortaya koymaktadır. Zengin tarihi geçmişi ve stratejik konumuyla dinamizmi yüksek bir şehir olan İstanbul'un, aynı şekilde bölge ülkelerindeki gelişmeler karşısında geri kalmaması ve global düzeyde kalkınması adına büyük ölçekte projelere de ihtiyacı vardır. Kanal İstanbul bu bağlamda İstanbul Boğaz trafiğini azaltması yanında kaza risklerinin de azaltılması ile hem İstanbul ve çevresinin emniyetinin sağlanması, hem bölge ülkelerin deniz ticaretinin devamlılığının sağlanması, hem de günümüzde özellikle önem arzeden güvenli ulaşım güzergah olması ile gerek Türkiye, gerekse bölge ülkelerinin yararına olacak bir projedir. Ancak bu projede şu hususlara dikkat edilmesi yerinde olacaktır.

- Montreux Sözleşmesinin özü geçiş serbestisi ve Türkiye ile Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin güvenliğini sağlamasıdır. Dolayısıyla Kanal İstanbul'un yapım amacı uluslar arası arenada iyi anlatılmalıdır.

- Sözleşmede yer alan geçiş serbestisi ilkesi gereği İstanbul Boğazı'ndan gemi geçişleri yasaklanmadan kanaldan geçişler teşvik edilmelidir. Bu konuda İstanbul ve çevresinin maruz kaldığı tehlike, tanker gemi kazaları sonucu petrol kirliliğinin boğaz ekosistemine verdiği zarar ve boğazda meydana gelebilecek kaza veya seyir emniyeti amacıyla boğazın kapatılması durumunda deniz ulaşımının aksaması sonucu bölge ülkelerinin ticaretine vereceği zararda uluslar arası alanda ortaya konmalıdır. Zaten Türkiye'nin geçiş emniyetini sağlamaya yönelik boğazlarda önlem hakkı Montreux Sözleşmesi'nde mevcuttur.

- Kanal İstanbul'un inşasında bölgede çevresel ne tür kayıpların yaşanacağı tespit edilmelidir ve bu yönde projeler geliştirilmelidir.

- Önemli olan konulardan biri de Kanal İstanbul'un iki yakasına kurulacak şehir için oluşturulan çevre ve insan odaklı sürdürülebilir kent hedeflerinin ne düzeyde gerçekleşeceği ve şehrin inşa aşamasında İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından

hazırlanan analizde belirtilen dikkat edilecek hususlara ne düzeyde uyulduğu takip edilmelidir. Ayrıca rant oluşumu, evsel atıkların durumu ve bölgenin kenti taşıma kapasitesi de üzerinde durulması gereken önemli hususlardandır.

KAYNAKÇA

KİTAPLAR

Artüz, M.Levent (2007) Bilimsel Açıdan Marmara Denizi, Türkiye Barolar Birliği Yayınları: 19, Kültür Serisi: 2, Nisan 2007

Aydoğan, Özman (2001) Birleşmiş Milletler Deniz Hukuk Sözleşmesi, İngilizceden Türkçe'ye Çeviri, BM Enformasyon Merkezi UNIC-Ankara 05.04.2001

Çelebi, Mehmet (1720) Yirmisekizinci Mehmet; (1720) *Sefaretnamei Mehmet Çelebi* sadeleştiren, Şevket Rado, Hayat Tarih Mecmuası Yayınları/İstanbul)

Hunt, Lynn. (2005) Batı, Halklar ve Kültürler Yapımı. 3rd ed. (The Making Of The West Peoples and Cultures)

Pazarıcı, Hüseyin (1989) Uluslar arası Hukuk Dersleri II.Kitap, Ankara Üniversitesi Siyasi Bilgiler Fakültesi Yayınları : 571 Ankara 1989

Tütüncü, Ayşe Nur (2001) Gemi Kaynaklı Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletlerin Yetkileri, 2. Baskı, Beta, İstanbul 2001.

MAKALELER

Akçadağ, Emine (2015) ABD'nin Panama Kanalı'na Rakip: Çin'in Nikaragua Kanalı Bilgesam Analiz / Doğu Asya ve Pasifik No: 1180 16 Ocak 2015

Artüz, M.Levent (2015) Marmara ve Boğazların Ekolojisi ve Değişimler, Boğaziçi Üniversitesi Deniz Teknolojisi Sempozyumu, Boğaziçi Üniversitesi Sualtı Bilim ve Teknoloji Toplantısı SBT2002 Serisindeki Bildiri

Asyalı, Ender - Kızıkan, Aydın (2012) Türkiye Kıyılarında 2004-2008 Yıllarında Uluslar arası Sefer Yapan Gemilerin Karıştığı Deniz Kazalarının Analizi, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi Cilt:4 Sayı:2

Ayan, Murat - Baykal, Tan (2010) “Uluslar arası Denizcilik Organizasyonuna (IMO) Bağlı, Devniz Çevresinin Korunması Alt Komitesi (MECP) ve Bu Komitenin Bir Çalışma Sahası Olan “Özel Alanlar (SA) ve Özel Duyarlı Deniz Alanları (PSSA)” Mevzuat Dergisi Şubat 2010, Sayı 146, Yıl 13

Çağatay, Uluç (2012) Kentleşme Sorunlarının Çözümü Açısından Hazine Taşınmazlarının Etkin Yönetimi, Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi Y.2012, C.17, s.3, s.385-400

Diker, Vecdi (2005) İstanbul’un Trafik ve Ulaşım Sorunu – Üçüncü Çevre Yolu ve Boğaz Geçişi,

Diplomat Atlas, (2011) Dünyayı Değiştiren Kanal: Süveyş Kanalı, Diplomat Atlas Mısır Mart 2011 - 11.Sayı,

DTGM (Deniz Ticaret Genel Müdürlüğü), (2013) Deniz Ticareti 2012 İstatistikleri, DTGM Yayınları: Ankara

Bacak, Mustafa (2011) Deniz Harp Okulu Pusula Dergisi Yıl 2011, Sayı 71, Sayfa 11

Çan, M.Fatih (2011) Kentleşme, Sanayileşme ve Kalkınma Etkileşimi, T.C.Fırat Kalkınma Ajansı, Kentleşme Sempozyum Bildiri Metni

Doğru, Sami (2013) Türk Boğazlarının Hukukî Statüsü: Sevr ve Lozan’dan Montrö’ye Geçiş, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Cilt: 15, Sayı: 2, 2013, s.123-169 (Basım Yılı: 2014)

Ece, Nur Jale (2011b) İstanbul Boğazı’nda Meydana Gelen Deniz Kazalarının İncelenmesi ve Analizi, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi Cilt 3, Sayı 2, 2011

Güler, Göknil – Erkaya, Halil (2003) “Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri” Projesi Üzerine Görüşler

Gürpınar, A.Nurüddin (2011) Anadolu Numismatik Bülteni 16 Mart 2011 sayfa 3, Türk Boğazlarından Geçiş Ücreti: Altın Frank “Frank Germinal”

Güneş, Şule Anlar (2006) Gabcikovo-Nagymaros Davası, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Yıl 2006, Cilt 55, Sayı 2, Sayfa 91-116,

Kuran, Selami (2007) Deniz Hukukunda Deniz Çevresinin Korunması , Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Cilt 13, 17.05.2007

Ögüt, Selman (2014) Kanal İstanbul Projesi'nin Uluslar arası Hukuk Açısından Değerlendirilmesi. Uluslar arası Hukuk ve Politika Cilt: 10, Sayı: 38, ss.119-153

Tosun, Elif Karakurt (2013) Sürdürülebilir Kentsel Gelişim Sürecinde Kompakt Kent Modelinin Analizi, Yönetim ve Ekonomi Yıl: 2013 Cilt: 20 Sayı: 1 Celal Bayar Üniversitesi İ.İ.B.F. Manisa 31-46

Tütüncü, Ayşe Nur (2014) Tarafların Bakışıyla Lozan Uluslar arası Sempozyumu, Monreux Sözleşmesi'nin Güncel Sorunlar Işığında Değerlendirilmesi, 09.05.2014

Vank,M.Deniz (1998) Uluslar arası Boğazların Hukuki Statüsü Geçiş Rejimleri ve Türk Boğazları. Ankara Barosu Dergisi 1998/1.

TEZLER

Abdullayev, Cavid (2003) Uluslar arası Hukuk Açısından Denizyolu ile Taşımacılıktan Kaynaklanan Petrol Kirliliği, T.C. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Ana Bilim Dalı Doktora Tezi, Ankara 2003

Avcı, Müşerref (2010) Avrupa Birliği'nin Hazar Bölgesi'ne Yönelik Enerji Politikası ve Türkiye'ye Etkileri. T.C.Atılım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Avrupa Birliği Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2010

Ece Nur Jale (2005) İstanbul Boğazı'ndaki Deniz Kazalarının Seyir ve Çevre Güvenliği Açısından Analizi ve Zararsız Geçiş Koşullarında Değerlendirilmesi, Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Aralık 2005

Karatekin, Ersin (2006) Türk Boğazları'ndan Geçiş Rejim Kapsamında Türkiye'nin Kullanabileceği Yetkiler ve Sınırları, 2006

Küçükyıldız, Melik Çağrı (2014) Petrol Tankeri Kazalarının Deniz Çevresine Etkileri ve Tazmin Sistemi, Denizcilik Uzmanlık Tezi Mart 2014

Ökten, Kazım (2008) Montreux Boğazlar Sözleşmesi, Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü 2008 Edirne

Sungur, İbrahim Enver (2005) Marmara Denizi Boğazlarında Meydana Gelen Deniz Kazaları ve Çevreye Etkileri, Yüksek Lisans Tezi (Kazaların Çevresel ve Tekniksel Araştırılması) Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Nisan 2005 Ankara

Yatar, Yüksel (2007) T.C. Avrupa Birliği Enerji Politikası ve Bu Politika Bağlamında Hazar Havzası Enerji Kaynaklarının Önemi. Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslar arası İlişkiler Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Isparta 2007

RESMİ KAYNAKLAR

1982 BMDHS, (2001) Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, BM Enformasyon Merkezi UNIC Ankara, 05.04.2001

BLACSEAFOR, (2014) Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu, www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?icerik_id=2448dil=1&blackseafor=1-32k

İskenderiye Ticaret Ateşeliği, (2015) Mısır Süveyş Kanalı geçiş bedeli olarak 3.26 milyar ABD Doları gelir elde etti. Daily News Egypt 05.03.2015

İSKİ, (2014) Su Kaynakları - İski <https://www.iski.gov.tr/Web/statik.aspx?KID=1001130> Erişim Tarihi 03.05.2015

İstanbul Liman Başkanlığı, (2015) Yerel Deniz Trafiği Rehberi,

Kılıç, Okay (2015) Türkiye'de Deniz Trafiğini İzlemeye Yönelik Sistemler, T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı,

Kıyı Emniyet Genel Müdürlüğü (2013a) Faaliyet Bilgileri

Kıyı Emniyet Genel Müdürlüğü (2013b) Sektör Raporu

Kıyı Emniyet Genel Müdürlüğü (2015) Fener ve Tahlisiye Ücreti Hesaplayıcı - Kıyı Emniyeti Genel ... <https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/default.aspx?pid=105> Erişim Tarihi 11.04.2015

Koçak, Hilmi (2012) Dünyada ve Türkiye’de Ekonomik Gelişmeler ve Deniz Ticaretine Yansımaları, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Yayınları Yayın No : DTGM/02

Montreux Boğazlar Sözleşmesi, (1936)

T.C.AB Bakanlığı, 2050 Raporu, (2007) 2007-01-09 Ab'den Dünya Enerji Teknolojisine Bakış 2050 ... www.abgs.gov.tr/index.php?p=40832&l=1 Erişim Tarihi 22.05.2015

T.C. Avrupa Birliği Bakanlığı, (2014) Avrupa Birliğinin Genişlemesi - AB Bakanlığı ab.gov.tr/index.php?p=109&l=1 Erişim Tarihi 28.01.2015

T.C.Başbakanlık Kamu Diplomasisi Koordinatörlüğü, (2014) Türkiye’nin Enerji Yatırımları Ekim 2014

T.C.Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, (2013) Riskli yapılar sunumu - Çevre ve Şehircilik Bakanlığı

T.C.Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, (2015) İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı - Çevre

T.C. Dışişleri Bakanlığı, (2011) Türk Boğazları / T.C. Dışişleri Bakanlığı www.mfa.gov.tr > Dış Politika > Temel Dış Politika Konuları, Erişim Tarihi 03.04.2015

T.C.Dışişleri Bakanlığı, Türkiye’nin Enerji Stratejisi, (2015) Türkiye'nin Enerji Stratejisi / T.C. Dışişleri Bakanlığı www.mfa.gov.tr > Dış Politika > Temel Dış Politika Konuları, Erişim Tarihi 23.05.2015

T.C.Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, (2015)

T.C.Ulaştırma Bakanlığı, (2015) Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023

GAZETELER

Gazetevatan, (2011) Kanal İstanbul Kopya Çıktı, 28 Nisan 2011

Habertürk, (2011) İstanbul'a Kurulacak Olan Yeni Şehrin Tüm Detayları! 10 Eylül 2011

Hürriyet, (2001) İstanbul'un boğazındaki atom bombası, 04 Temmuz 2001

Hürriyet, (2014) Davutoğlu: Montrö'nün ihlaline izin vermeyiz, 14 Nisan 2014

Milliyet, (2013) İşte Kanal İstanbul için belirlenen güzergah 05.Temmuz.2013

Sabah, (2012) Boğazlardan geçen gemi sayısı azalıyor - Ekonomi 15 Ocak 2012

Sabah, Süveyş Kanalı, (2012) İsrail'den Süveyş Kanalı'na rakip - Dünya Haberleri 30 Ocak 2012

Vatan (2011) İşte dünyadaki 4 kanal. Vatan Dış Haberler 28 Nisan 2011

Zaman, (2012) İstanbul Boğazı'nı yüzerek geçtiler. Spor 15 Temmuz 2012

RAPORLAR

Akten, Necmettin (2011) 75. Yılında Montrö Boğazlar Sözleşmesi Karadeniz'in Değişen Jeopolitiği Çerçevesinde, Orsam Rapor No 51, Mayıs 2011

Ece, Nur Jale (2013) Montreux Boğazlar Konferansı Tutanaklarından Tarihe Düşen Notlar ve Kanal İstanbul. Orsam Rapor No: 155 The Black Sea International Rapor No: 32, Mayıs 2013 ISBN:978-605-4615-52-0

İNTERNET KAYNAKLARI

Alagöz, Gülistan (2015) Kanal İstanbul için 'geçiş hukuku' şart - Hürriyet Ekonomi www.hurriyet.com.tr/ekonomi/27543353.asp Kanal İstanbul için “geçiş hukuku” şart, Erişim Tarihi 10.04.2015

Alarслан, Burcu (2015) Moradam/Kent Mimarisi - Close moradam.zen.8m.com/mimar.htm Erişim Tarihi 17.05.2015

Al Jazeera, (2015) Süveyş Kanalı'nda kaza | Al Jazeera Turk - Ortadoğu ... www.aljazeera.com.tr/haber/suveys-kanalinda-kaza Erişim Tarihi 04.04.2015

Arat, Ender (2001) Tuna Nehri'nde Seyrüsefer ve Türkiye / T.C. Dışişleri Bakanlığı www.mfa.gov.tr/tuna-nehri_nde-seyrusefer-ve-turkiye.tr.mfa Erişim Tarihi 21.03.2015

Arwen, (2011) İstanbul Boğazı'nın Özellikleri - Delinetciler Portal www.delinetciler.org > ... > Türkiye Hakkında Herşey > Marmara Bölgesi Erişim Tarihi 18.05.2015

Bayhun, Orhun (2011) Kanal İstanbul, Avrupa'yı uyandırdı. 06 Ekim 2011 tarihli Kara&Deniz Gazetesi

Berber, İsmet Göksel (2015) Süveyş Kanalının Tarihçesi » Bilgiustam www.bilgiustam.com/suveys-kanalinin-tarihcesi/ Erişim Tarihi 19.05.2015

Bizimcan, Fikret (2015) Kanal İstanbul'ın Akıntılı Tuzlu Suyundan Bölgenin Akarsularının Ters Ozmos İşlemi Yapılması İle İçme Ve Kullanma Suyunun Üretilmesi www.cagaenerji.com/FileUpload/bs531207/.../sunu-kanal_ters_osmoz.pp... Erişim Tarihi 03.05.2015

Çağa Enerji, (2011) Dünyanın Çevreci Projesi Olan Kanal İstanbul Projesi Gerçekleştirilmelidir. Dünyanın En Çevreci Projesi Olan Kanal İstanbul ... millenniumenergie.com/?Syf=26&Syz=266661&/... Erişim Tarihi 01.05.2015

Çiçek, Deniz (2015) Kanal İstanbul'la ilgili flaş gelişme! - Habertürk www.haberturk.com/ekonomi/.../1046459-cumhurbaskani-erdoganin-uy... Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın uyarısı ile Kanal İstanbul nüfusu 500 bine indi. Erişim Tarihi 09.04.2015

Danış, Didem (2010) Demografi: Nüfus meselelerine sosyolojik bir bakış,

Defenceturk, (2010) istanbul kanalı - Defenceturk.com www.defenceturk.com/index.php?topic=3381.15;wap2 Erişim Tarihi 02.05.2015

Delikanlı, Aysun (2009) Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi ve Montrö Antl. - Hukukevi
www.hukukevi.net › ... › Ticaret Hukuku ve Deniz Hukuku, Erişim Tarihi 03.04.2015

Deniz Haber Ajansı, (2015) İstanbul Boğazı'nın kara günü: 17 Şubat - Deniz Haber
www.denizhaber.com.tr › Türk Boğazları, Erişim Tarihi 23.04.2015

Denizcigunlugu.com, (2015) İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında Meydana Gelmiş En
... www.denizcigunlugu.com/1054-istanbul-cana... Erişim Tarihi 16.04.2015

Denicigunlugu.com, İstanbul Boğazı Akıntıları, (2015) İstanbul Boğazı Akıntıları
www.denizcigunlugu.com/577-istanbul-bogazi-bosphorus-akintilari.html Erişim Tarihi
18.04.2015

Denizhukuku.bilgi, (2000) Türk boğazlarında Trafik Sistemi Gelişmeler ve sorunlar
denizhukuku.bilgi.edu.tr/doc/turk_bogazlarinda_trafik_sistemi_gelismel... Erişim Tarihi
23.04.2015

Dersimiz.com, (2015) Kanal Nedir?, Kanal Hakkında Kısa Bilgi - Dersimiz.com
www.dersimiz.com/terimler-sozlugu/Kanal-Nedir-34527.html Erişim Tarihi 19.05.2015

Dirier, Ayten (2011a) Osmanlılar'da kanal açma girişimleri çok! Don-Volga/Süveyş ...
blog.milliyet.com.tr/osmanlilar-da-kanal-acma-girisimleri-cok--don...26.05.2011

Osmanlılar'da kanal açma girişimleri çok! Don-Volga/Süveyş kanalları, Erişim Tarihi
21.03.2015

Dirier, Ayten (2011b) Osmanlılar'ın Anadolu'daki Kanal Projeleri ve gerçek çılgın ...
blog.milliyet.com.tr/osmanlilar-in-anadolu-daki-kanal-projeleri-ve-gerce...27.05.2011

Osmanlılar'ın Anadolu'daki Kanal Projeleri ve gerçek çılgın proje! Erişim Tarihi
21.03.2015

Duman, Ruhi (2011) VDA | Türk Boğazları (6) Montrö Boğazlar Sözleşmesi Dönemi
www.vda.org.tr/.../turk-bogazlari-6-montro-bogazlar-sozlesmesi-donemi... Vapur

Donatanları ve Acenteleri Derneği Aylık Yazı Dizileri, Erişim Tarihi 25.04.2015

Dünya.com, (2015) İstanbul küresel finansın merkezlerinden biri olmalı haberi ...
www.dunya.com › ifm Erişim Tarihi 17.05.2015

Ece, Nur Jale (2006) İstanbul Boğazı'ndaki Deniz Kazaları - DenizHaber.Com
www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id... Erişim Tarihi
19.04.2015

Ece, Nur Jale (2010) İstanbul Boğazının Özel Duyarlı Deniz Alanı Olması
www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id... Erişim Tarihi
03.05.2015

Ece, Nur Jale (2011a) Kanal İstanbul ve Montrö |DenizHaber
www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id... Erişim Tarihi
02.05.2014

Efzen.com, (2015) Uluslararası Ulaşım Hatları, Panama Kanalı, Süveyş Kanalı ...
www.efzen.com/uluslararasi-ulasim-hatlari-panama-kanali-suveys-kanali/ Erişim Tarihi
19.05.2015

Elektrikport.com, (2013) Türkiyedeki Enerji Nakil Hatları ve Son Durum 9 Şubat
2013 www.elektrikport.com/.../turkiyedeki-enerji-nakil-hatlari-ve-son-durum/... Erişim
Tarihi 27.04.2015

Eliçalışkan, Murat. (2014) KANAL - Coğrafya Sözlüğü - Coğrafya Dünyası
www.cografya.gen.tr/sozluk/kanal-5.htm Coğrafya Dünyası (c) 2007-2014 Coğrafya
Dünyası Erişim Tarihi 04.04.2015

Emlakkulisi, (2014) Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı ne zaman bitecek - 26-03 ...
emlakkulisi.com/.../baku-tiflis-kars-demiryolu-hatti...zaman-bitecek/628... Erişim Tarihi
29.03.2015

Ergin, Barış (2011) Panama'yı dörde katlayacak - Ekonomi Haberleri - Sabah
www.sabah.com.tr/ekonomi/2011/04/.../kanaldan-yilda-5-milyar--akaca... Erişim Tarihi
30.04.2015

Erhan, Çağrı (2011) Yazdır - Uluslararası Stratejik Araştırmalar Kurumu
www.usak.org.tr/print.php?id=718&z=6 Erişim Tarihi 14.04.2015

EtimolojiTürkçe.com, (2015) EtimolojiTürkçe.com - Türkçe etimolojik kelime
incelemeleri. www.etimolojiturkce.com/ Erişim Tarihi 10.05.2015

Fidan, Ahmet (2013) İdeal Kent Nasıl Bir Yerdir? | Ahmet Fidan Kişisel Resmi ...
www.ahmetfidan.com/ideal-kent-nasil-bir-yerdir/29601/ Erişim Tarihi 16.05.2015

Garip, Recep. (2012) 700 polisin görev yeri değiştirildi! İzmir Emniyeti'nde depremm
www.epruli.com/print_news/17638 Erişim Tarihi 22.05.2015

Gezgin, (2011) Hata! Köprü başvurusu geçerli değil. www.egitimmekani.com › ... ›
Dersler Ödevler › Coğrafya Erişim Tarihi 18.05.2015

Hergüner, Mustafa (2014) Kanal İstanbul ve Stratejik Boyutlar - DenizHaber.Com
www.denizhaber.com/.../kanal-istanbul-doc-dr-mustafa-herguner.html Erişim Tarihi
21.03.2015

Hüdavendigâr, (2008) Süveyş Kanalı : Dünya Tarihi - İkinci Abdülhamid Han Adına
... www.ikinciabdulhamid.com/iaforum/suveys-kanali-t198.html Erişim Tarihi
19.05.2015

İBB, (2015) İstanbul İl ve İlçe Alan Bilgileri - İstanbul Büyükşehir Belediyesi
www.ibb.gov.tr › Ana Sayfa › İstanbul Büyükşehir Belediyesi Erişim Tarihi 17.05.2015

İlhan, Akgün – Yüce, Nuran (2012) İstanbul'da Kentsel Dönüşüm ve Su Kaynakları,

İnternethaber.com, (2004) Boğaz'da felakete davet haberi
www.internethaber.com/bogazda-felakete-davet-60790ah.htm Erişim Tarihi
02.05.2015

İnternethaber.com, (2015) Dolar kuru ve altın fiyatları bugün 19 Mart son fiyatlar
haberi www.internethaber.com/dolar-kuru-ve-altin-fiyatları-bugun-19-mart-son-fiyatlar-
774242h.htm - 154k Erişim Tarihi 11.04.2015

İstanbul Boğaz Fotoğrafları, (2012), İstanbul Boğaz Fotoğrafları FotoKritik
www.fotokritik.com ile ilgili görseller, İstanbul Boğaz Turu Fotoğrafı | FotoKritik
www.fotokritik.com900 × 587Görselle ara İstanbul Boğaz Turu. ahmetgl Fotoğrafı
yükleme tarihi Erişim Tarihi 04.05.2015

İstanbulhaber.com, (2011) Akdenizi işte böyle paylaştılar - İstanbul Haber
www.istanbulhaber.com.tr › Dünya Erişim Tarihi 19.05.2015

İstanbul Nüfusu, (2014) İstanbul Nüfusu 2014 2015 www.nufusu.com/il/istanbul-nufusu 17.05.2015

İstikbal, Cahit (2005) Özel Duyarlı Deniz Alanları | DenizHaber www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=5&yazi_id=64 Erişim Tarihi 03.05.2015

Jarchalova, Narmin (2013) Türkiye'nin Bir Enerji Dağıtım Merkezi Olmaya Yönelik Enerji ... www.globalenerji.com.tr/.../turkiyenin-bir-enerji-dagitim-merkezi-olmay... Erişim Tarihi 25.04.2015

Karadağ, Maide (2014) kanal istanbul son durum - 07-04-2015 - Emlakkulisi.Com emlakkulisi.com/guncel/kanal-istanbul-son-durum/172425 Maide Karadağ 28 Ağustos 2014, Perşembe / 14:44 Erişim Tarihi 07.04.2015

Kaya, Vildan (2014) kanal istanbul son durum - 09-04-2015 - Emlakkulisi.Com emlakkulisi.com/guncel/kanal-istanbul-son-durum/172425 Kanal İstanbul arsa fiyatlarını 1 yılda 2 ile 4 kat oranında artırdı! Erişim Tarihi 09.04.2015

Kılıç, Yasin (2011) Haberin Devamı - Gemipersoneli.com www.gemipersoneli.com/haberler/.../cilgin-proje-15-yilda-masrafini-cika... Çılgın Proje 15 Yılda Masrafını Çıkarır. 29.04.2011 (Zaman), Erişim Tarihi 11.04.2015

Kanal Nedir, (2015) Kanal Nedir? Kanal Anlamı ve Hakkında Bilgi kanal.nedir.com/ Erişim Tarihi 19.05.2015

Koca, Mehmet (2011) Bu da Avrupa'nın 'çılgın proje'si - TG - Türkiye www.turkiyegazetesi.com.tr/haber/509012/40yil.aspx Erişim Tarihi 27.03.2015

Korint Kanalı, (2011) Yunanistan'da korint kanalı www.turkeyforum.co675 x 992Görselle ara Erişim Tarihi 19.05.2015

Korint Kanalı, (2015) Korint Kanalı - Vikipedi tr.wikipedia.org/wiki/Korint_Kanalı Erişim Tarihi 19.05.2015

Korinth Isthmus, (2015) File:Korinth Isthmus de.svg – Wikimedia Commons commons.wikimedia.org 268 x 240Görselle ara Erişim Tarihi 19.05.2015

KPSS, (2014) 27 Nisan 2014 Dünyadaki Önemli Boğazlar ve Kanallar - KPSS Delisi
kpssdelisi.com/question/dunyadaki-onemli-bogazlar-ve-kanallar/ Erişim Tarihi
19.05.02.2015

Kranda, Enver (2013) **Hata! Köprü başvurusu geçerli değil.**
www.itudfkariyerkulubu.com/2013/12/panama-kanali.html Erişim Tarihi 19.05.2015

Mimarizim, (2008) İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi Genel Bilgileri - Mimarizm
www.mimarizm.com › Kentin Tozu › Denizine Küsen Kent: İstanbul Erişim Tarihi
19.04.2015

Muharrir, (2012) Süveyş Kanalı Mısır'ın stratejik önemini artırdı | Tarih Şuuru
www.tarihsuuru.com/suveys-kanali-misirin-stratejik-onemini-artirdi.html Erişim Tarihi
21.05.2015

NTV haber, (2000) Boğazlar ve Marmara'da gemi terörü - Ntv
arsiv.ntv.com.tr/news/1121.asp, Erişim Tarihi 16.04.2015

Okay, Oya (2008) " İstinye Koyu" ile ilgili haberlerimiz/DenizHaber
www.denizhaber.com/index.php?sayfa=arama&aranan...basla... Erişim Tarihi
01.05.2015

Örücü, Edip – Aydın, Gülnil – Kızılgöl, Özlem – Hasgül, Özlem (2008) Bandırma
Limanının Etkinliğinin Arttırılması ve Bandırma'nın Lojistik Merkez Haline
Getirilmesine Yönelik Saha Çalışması, Kasım 2008, Bandırma İktisadi Araştırmalar
Enstitüsü Yayın No: 2

Özdeyiş.Net, (2015) "Eğer dünya tek bir ülke olsaydı, başkenti İstanbul olurdu ...
www.ozdeyis.net/eger-dunya-tek-bir-ulke-olsaydi-baskenti-istanbul-olur... Erişim
Tarihi 17.05.2015

Özertem, Hasan Selim (2015) Özertem: "TANAP ile Türkiye, AB'nin Enerji Birliği
Projesi ... www.usak.org.tr/usak_det.php?id=3&cat=1857 Erişim Tarihi 25.04.2015

Parlak, Bekir (2015) Yeni Şehircilik Anlayışı www.ziyaguney.com/
dosyalar/dokumanlar/yenisehirci.doc Erişim Tarihi 15.05.2015

Pazarcı, Hüseyin (2011) Çılgınlığın Uluslar arası Olası Etkileri, Cumhuriyet 04.05.2011

Petrol-petroleum.blogspot.com, (2015) Petrol Hakkında Herşey: Petrol Taşımacılığı petrol-petroleum.blogspot.com/p/petrol-tasimaciligi.html Erişim Tarihi 30.04.2015

Pir, Celal (2009) İşte Boğaz'ın en temiz sahili Haberler > 16 Haziran 2009, Salı v3.arkitera.com > Haberler

Pişirici, Semiha Öztürk (2015) Atık sular denizleri hızla kirletiyor - Dünya Gıda www.dunyagida.com.tr/haber.php?nid=3136 Erişim Tarihi 01.05.2015

RS FM, (2013) 'Kanal İstanbul' Boğazlar rejimini nasıl etkileyecek ... tr.sputniknews.com/.../kanal-istanbul-bogazlar-rejimini-nasil-etkileyecek/ Erişim Tarihi 14.04.2015

Süha, (2011) İstanbul Boğazı Haberleri - wowTurkey wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=95373&start=40 Boğazlar Karayolunu Aratmadı, Erişim Tarihi 23.05.2014

Tanap, (2015) 13.03.2015 / bp ve boru hatları ile petrol taşıma ... - tanap www.tanap.com/medya/basin-bultenleri/asrin-projesinde-dev-ortaklik/ Erişim Tarihi 25.04.2015

Tarihi İstanbul, (2015) Tarihi İstanbul Efsanesi – İstanbul Tarihinin Efsaneleri www.tarihiistanbul.com/ İstanbul da İlk Yerleşim Erişim Tarihi 16.05.2015

TDK, (2015) tanım – Türk Dil Kurumu www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&kelime=Tanım Erişim Tarihi 19.05.2015

Tnhaber, (2013) İşte Kanal İstanbul için belirlenen güzergah » Tnhaber ... www.tnhaber.net/iste-kanal-istanbul-icin-belirlenen-guzergah/ Erişim Tarihi 22.05.2015

Topraksuenerji, (2011) Orta Asya Akdeniz'e Bağlanıyor! | "Toprak-Su-Enerji" topraksuenerji.org/?p=9 Erişim Tarihi 19.05.2015

Turhan, Cahit (2015) Kanal İstanbul Haberleri - Son Dakika Kanal ... - Sabah
www.sabah.com.tr/haberleri/kanal-istanbul İstanbul'a 5 milyarlık 6 köprü Erişim
Tarihi 09.04.2015

Turkcebilgi.com, Hazar Denizi, (2015) Hazar Denizi anlamı ve hakkında bilgi -
Türkçe Bilgi www.turkcebilgi.com/hazar_denizi Erişim Tarihi 22.05.2015

Turkcebilgi.com, Don-Volga Kanalı, (2015) Don Nehri anlamı ve hakkında bilgi -
Türkçe Bilgi www.turkcebilgi.com/don_nehri Don-Volgo Kanal Projesi, Don Nehri
Erişim Tarihi 21.05.2015

TurkSail, (2011) İstanbul'a “İkinci Boğaz” yapılacak - TurkSail www.turksail.com ›
Genel Haberler Erişim Tarihi 04.04.2015

Ünal, Orhan Orhun (2014) Kanal İstanbul para basacak - yenisafak.com.tr
www.yenisafak.com.tr › Politika, Erişim Tarihi 11.04.2015

Ürey, Seçkin (2015) Husiler petrolün boğazına sarıldı - Habertürk
www.haberturk.com/.../enerji/.../1062335-husiler-petrolun-bogazina-sari... Erişim Tarihi
28.04.2015

Üster, Kerim (2011) Kanal İstanbul, Montrö Antlaşması'na aykırı değil - Habertürk
www.haberturk.com/.../629370-kanal-istanbul-montro-antlasmasina-ayki... 11 Mayıs
2011/ Gazete Habertürk Erişim Tarihi 30.04.2015

Yaban TV, (2011) İstanbul Boğazı Kapanacak!-YabanTV
www.yabantv.com/haber/8119-istanbul-bogazi-kapanacak Erişim Tarihi 23.05.2015

Yaman, Zeynel (2015) Kanalistanbul için ilk adım... - Gündem Haberleri - Sabah
www.sabah.com.tr/gundem/2015/02/15/kanalistanbul-icin-ilk-adim Erişim Tarihi
09.04.2015

Yapi.com, (2014) plansız yapılaşma ile İlgili En Güncel Haberler | Yapı
www.yapi.com.tr/Etiket/plansiz-yapilasma-15570 Erişim Tarihi 17.05.2015

Yaşar, Okan (2013) “İki Boğaz, Tek Ülke; Türkiye” Adlı Konferans Gerçekleştirildi
www.comu.edu.tr/duyurular/detay.php?id=8766, Erişim Tarihi 19.05.2015

Yazman, Öztürk, (2009) İstanbul un Dünü ve Bugünü v3.arkitera.com › Haberler › Kent Erişim Tarihi 17.05.2015

Yılmaz, Hüseyin (2015) Ren Nehri ve Main-Tuna Kanalı | Gezi Notları | Gezimanya gezimanya.com/Yazilar/ren-nehri-ve-main-tuna-kanali – Erişim Tarihi 22.03.2015

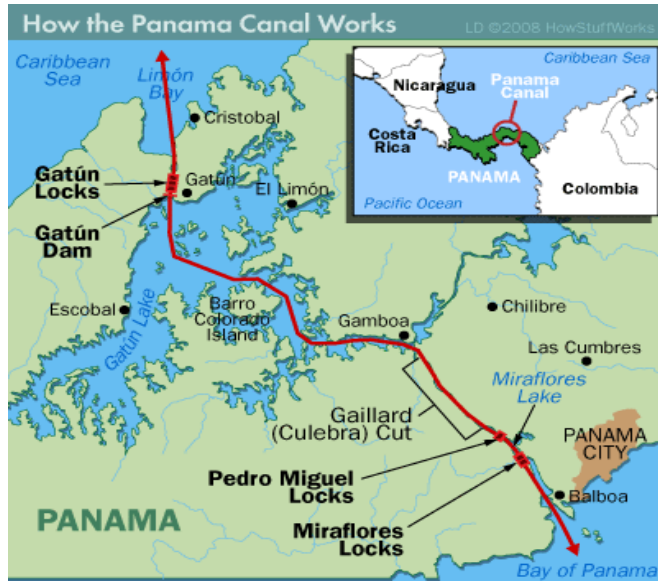
EKLER

EK-1 Dünyanın Önemli Dört Kanalı



Korent (Yunanistan) Suveyş (Mısır) Kiel (Almanya) Panama

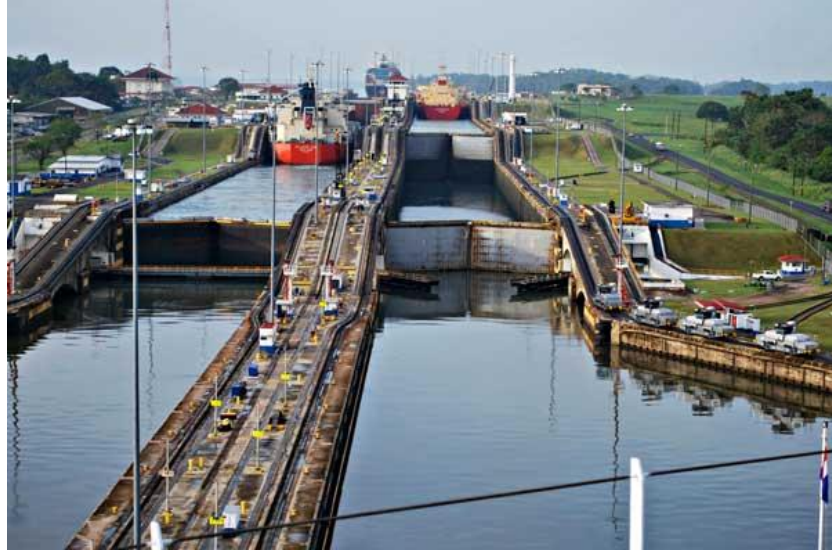
EK-2 Panama Kanal Haritası (DOWDEY; 2014)



EK-3 Panama Kanalı indirgeç ve kaldırgeç (Kranda, 2013)



EK-4 Panama Kanalı (KPSS, 2014)



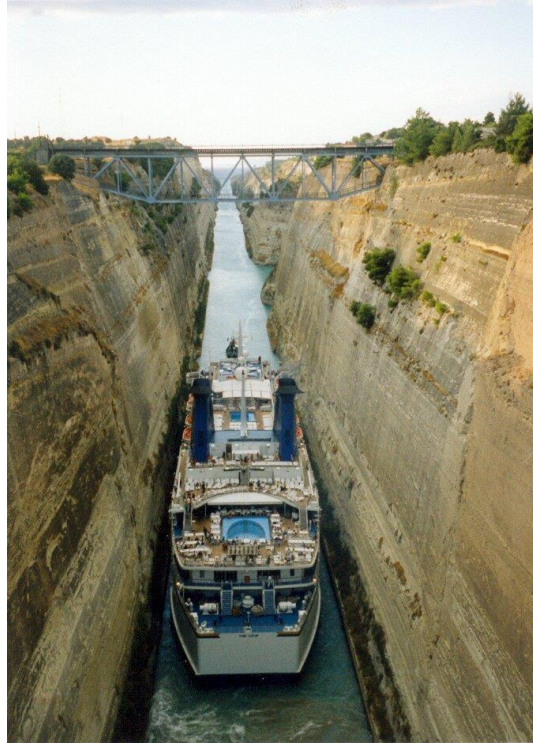
EK-5 Asya-Avrupa Ticaretinde SUVEYŞ KANALI'na Alternatif Yol (Sabah, Süveyş Kanalı, 2012)



EK-6 Kiel Kanalı (KPSS, 2014)



EK-7 Korint Kanalı (Korint Kanalı, 2011)



EK- 8 Korint Kanalı (Korinth Isthmus, 2015)



EK-9 Nikaragua Kanalı (İkinci Panama Kanalı) (Akçadağ, 2015 s.2)



EK-10 Nikaragua Kanalı (İkinci Panama Kanalı) (Akçadağ, 2015 s.2)



EK-11 İkinci Don-Volga Kanalı (Topraksuenerji; 2011)



EK-12 İstanbul Boğazı (İstanbul Boğaz Fotoğrafları, 2012)



EK-13 İstanbul Boğaz Akıntıları (Denizcigünlüğü.com, İstanbul Boğaz Akıntıları, 2015)



EK-14 Dünyanın ilk ve tek kıtalararası yüzme yarışması (Zaman, 2012)



EK-15 İstanbul Boğazı'nda Meydana Gelen Gemi Kazaları (1 Temmuz 1970) (Denizcigunlugu, 2015).



EK-16 İstanbul Boğazı'nda Meydana Gelen Gemi Kazaları (15 Kasım 1979)
(Denizcigunlugu, 2015).



EK-17 İstanbul Boğazı'nda Meydana Gelen Gemi Kazaları (14 Kasım 1991)
(Denizcigunlugu, 2015).

Batık gemideki koyunların şişerek sahile vurması tehlike saçıyor **Boğaz'da 'leş'**



TEHLİKE SAÇIYOR Boğaz'da 100'e yakın koyun keşi balıkçıların sahile vurmasıyla tehlike saçıyor. Çukurova Boğazı'nın girişinde bulunan şifabi banyosunun önünde Batavonya'nın kumrilerinde yığılmış 100'e yakın koyun keşi balıkçıların sahile vurmasıyla tehlike saçıyor.

BALON GİBİ Balon Gibi...
Balon Gibi...
Balon Gibi...

EK-18 İstanbul Boğazı'nda Meydana Gelen Gemi Kazaları (14 Mart 1994)
(Denizcigunlugu, 2015).



EK-19 İstanbul Boğazı, Aşiyan – Kandilli önlerinde 45 dereceye varan dönemeç (Kılıç, 2015 s.9).



EK-20 İstanbul Boğazı, Yeniköy önlerinde 80 dereceye varan keskin dönemeç (Kılıç, 2015 s.10).



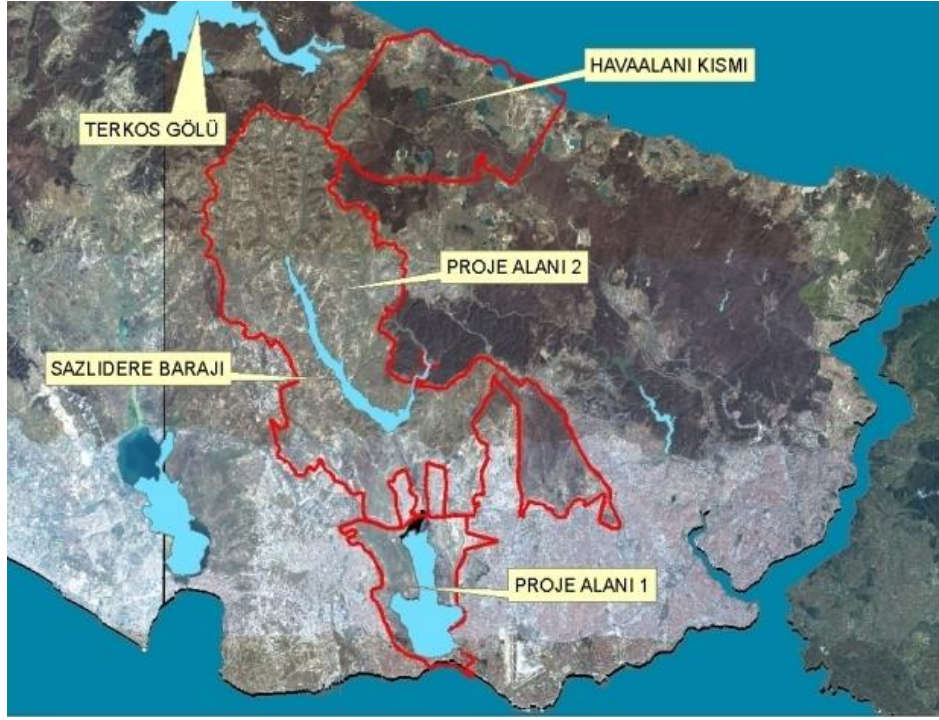
EK-21 İstanbul Boğazı, Boğazın en dar yeri 698 m. (Kılıç, 2015 s.8).



EK-22 Petrolün Denizle Etkileşimi (Küçükyıldız, 2014 s.23)



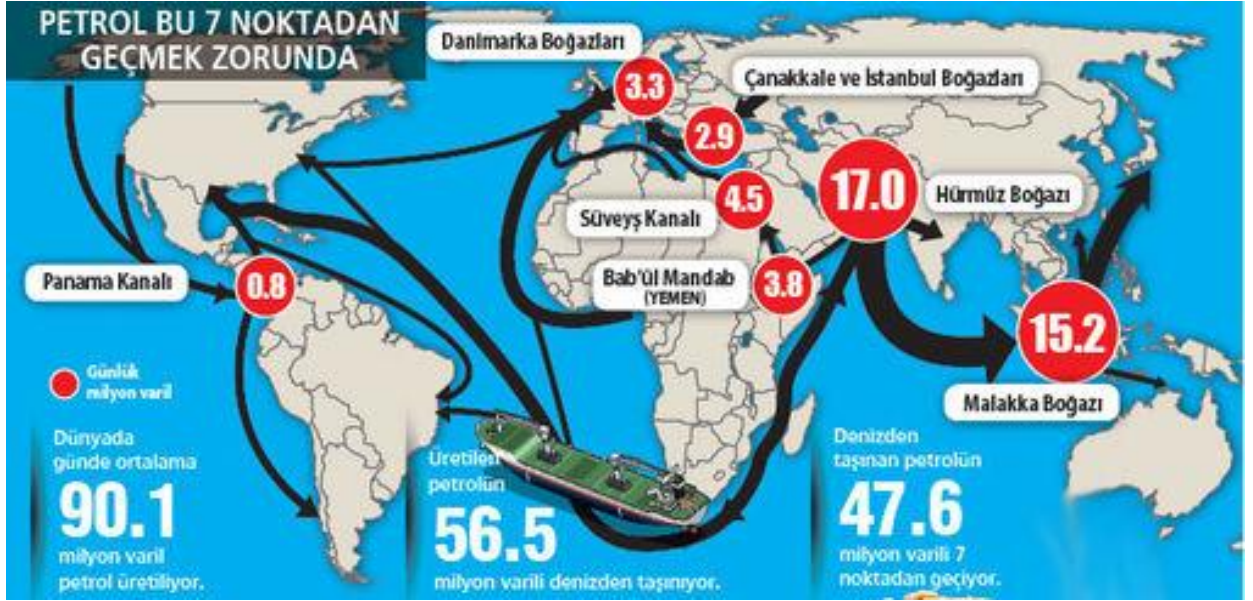
EK-23 Kanal İstanbul Proje Alanları (İlhan, Yüce, 2012)



EK-24 Kanal İstanbul Projesi Yapılması Planlanan Güzergah (Milliyet, 2013)



EK-25 Günlük üretilen Petrolün Geçtiği 7 boğum olarak adlandırılan kritik boğaz ve kanallar (Ürey 2015)



ÖZ GEÇMİŞ

Adı Soyadı : Ömer KESİCİ

Doğum Yeri ve Tarihi : Sakarya 1969

Yabancı Dili : İngilizce

İletişim (Telefon/e-mail) : 0532 495 86 78 okesaris@hotmail.com

Eğitim Durumu (Kurum ve Yıl)

Lise : Yalova Lisesi 1985

Lisans : Deniz Harp Okulu 1989

Çalıştığı Kurum ve Kuruluşlar ve Yıl

TCG Muavenet Komutanlığı (Deniz Kuvvetleri Komutanlığı) 1989 – 1990

Deniz Hava Üs Komutanlığı 1991 – 1998

Ticari Gemiler 2000 – 2011

Özel Havacılık Firmaları 1999 – 2011

Yalova Üniversitesi 2012 –

Yayımlar (SCI ve diğer)

Özel Güvenlik Çalışanlarının Mesleki Yeterlilikleri ve Çalışmaları Ortamında Karşılaştıkları Sorunlar, 3.Ulusal Özel Güvenlik Sempozyumu 1-2 Mart 2013 Gaziantep

Özel Güvenlik Alanında, Özel Sektörün Meslek Yüksek Okullarından Beklentileri, Uluslar arası Meslek Yüksek Okulları Sempozyumu 21-23 Mayıs Yalova