

KANAL İSTANBUL PROJESİ ÜZERİNE GENEL BİR DEĞERLENDİRME

GİRİŞ

Davos'ta gerçekleştirilen Dünya Ekonomik Formu öncesinde yayımlanan 2020 Küresel Riskler Raporu'nda dünyanın karşı karşıya kaldığı en önemli risk, iklim değişikliği olarak açıklandı. Aşırı hava olayları, iklim değişikliğiyle mücadele, doğal afetler, kuraklık, biyolojik çeşitlilik kaybı gibi gelişmeler raporda Dünya'nın gelecek 10 yılda karşı karşıya kalabileceği en yüksek riskler arasında sayılmıştır.

İstanbul'un Avrupa Yakası'nda hayata geçirilecek proje, halihazırda Karadeniz ile Akdeniz arasında alternatifsiz bir geçit olan İstanbul Boğazı'ndaki gemi trafiğini azaltmak iddiasıyla ülke gündemine 2011 yılında girdi. Projenin tamamlanması halinde İstanbul, iki yarımada ve bir adadan oluşan kent halini alacaktır. Böylesi bir projenin İstanbul'da önemli etkileri olacağı açıktır.

Çevresel felaket riski, kanal inşasının iklim değişikliğine muhtemel etkileri, yeni şehirleşme ile yapılacak tahribatlar, yok olacak arkeolojik alanlar, dış politika ve güvenlik risklerine rağmen iktidarın Kanal İstanbul Projesinde ısrarcı olması anlaşılmalıdır.

Hazırlanan bu rapor üç ana bölümden meydana gelmektedir. Çalışmanın;

- birinci bölümünde kanal inşasının kentleşme, arkeolojik sit alanları, su kaynakları, çevre ve afet riski açısından etkileri,
- ikinci bölümünde uluslararası hukuk, dış politika, jeostrateji ve güvenlik açısından etkileri,
- son olarak üçüncü bölümde finansman sorunu ve ekonomik etkileri ele alınmıştır.

Kentleşme, Arkeolojik Sit Bölgeleri, Su Kaynakları, Çevre ve Afet

2009 yılında 400 uzmanın katılımıyla İstanbul için hazırlanan Çevre Düzeni Planı, dönemin Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş tarafından **İstanbul'un 50 yıllık anayasası** olarak ifade edilmişti. Bu plana göre İstanbul'un kuzeyi yeşil olarak korunuyordu. Ancak üçüncü köprü, kuzey Marmara otoyolu, yeni havalimanı gibi projeler ve tem bağlantı yolları ile bu anayasa(!) şimdiden rafa kaldırılmış oldu.

İstanbul'un Kuzeyi, 2009 ÇDP'ye göre **korunması gereken bir bölge** olarak ilan edilmesine karşılık proje kapsamında bu konu göz ardı edilmiştir. ÇDP'nin İstanbul'un nüfusunu 16 milyon ile sınırlama hedefi de düşünüldüğünde, şehrin nüfusunun artmasına sebep olacak bu proje ÇDP'nin hedefinin de şimdiden aşılması demektir.

Kanal İstanbul projesi **planlama ve rezerv alanları**; Afet riskini önleme amacıyla(!) toplamda 33 bin 498 hektarda; "Ekoloji ve Teknoloji Bölgesi, Gelişme Konut ve Ticaret Bölgesi, Turizm ve Dönüşüm Bölgesi ile Ulusal ve Uluslararası Lojistik Bölgesi" olmak üzere **dört bölgede yeni şehirler planlanmıştır**. Ancak bu planların hiçbirisinde yasal bir zorunluluk olan doğal eşik ve sınırların gözetilmesi ilkesine yer verilmemiştir.

Kanal İstanbul Projesi için yeterli/gerçekçi analizler ve projeksiyonlar hazırlanmamış, fayda-maliyet analizleri de sağlıklı bir şekilde yapılmamıştır. Projenin hayata geçirilmesi **İstanbul'da var olan bölgeler arası gelişmişlik düzeyi farklılığının** derinleşmesine de yol açacaktır.

Kanal projesi ve tüm revize planlarda Kıyı Kanunundaki yapılaşma yasağına ilişkin hükümlere riayet edilmemiştir.

Projede orman alanları dikkate alınmamıştır:

Kanal İstanbul Projesiyle **458 hektarlık bir orman alanının yok olacağı savunulsa da** yeni yerleşim yerleriyle birlikte kaybolan orman alanının 3000

hektarı bulabileceği söylenmektedir.¹ ÇED raporunda orman alanlarında 201 bin ağaç kesileceği ve buna karşılık uygun yerlerde ağaçlandırma yapılacağı açıklanmıştır. Ancak, ağaçların kesilmesi ile ortaya çıkacak açığın telafisi yeniden ağaçlandırma olamaz. Kesilen ağaçlar, orman dokusunun bütünlüğünü kaybetmesi, doğal niteliğinin bozulması ve burada barınan **yaban hayatın** da alanı terk etmesi demektir. Araştırmalar yeniden dikilen ağaçların ancak onlarca sene sonra **orman ekosistemi** haline gelebileceğini ve bu durumda dahi el değmemiş ormanlara kıyasla karbondioksit emisyonunun ve biyoçeşitliliğinin çok daha az olduğunu göstermektedir.² (Sadece Yenişehir projesi ile 8 orman köyü kaybolacaktır.)

Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği gereği imar plânları yapılırken orman alanları dikkate alınmak zorundadır. Oysa planlarda Terkos Gölü Muhafaza Orman alanı ve Kuzey Orman alanları dikkate alınmamıştır.

403 sayılı Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanunu'na göre "mutlak tarım arazileri" kabul edilen alanlar planlama sürecinde dikkate alınmamıştır.

2009 yılı 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı incelendiğinde toplam tarım alanı 11 bin 218 hektar olarak tespit edilmiştir. 2020 yılı Kanal İstanbul'a ilişkin plan değişikliğinde bu rakamın 733 hektara düştüğü görülmektedir. Yani 10 bin 485 hektar tarım alanı kaybedilmiştir. Son revizyonda ise bu alanlar daha da azalmaktadır.

Planlama sahasındaki mera alanları 2009 yılı planında 497 hektar olarak tespit edilmiş iken, 2020 ÇDP'si ve son plan değişiklikleriyle sıfıra indirilmiştir.

¹ <https://yesilgazete.org/blog/2020/01/30/kanal-istanbul-ile-yok-edilecek-orman-3-bin-hektari-bulabilir/>

² <https://e360.yale.edu/digest/regrowth-of-logged-amazon-forests-is-much-slower-than-previously-thought>

Su kaynakları açısından bakıldığında; kanalın geçtiği vadi bir su toplama çizgisi mahiyetindedir. Marmara Deresi ve Sazlıdere Barajı arasında vadinin iki yamacından gelen yüzey ve yeraltı suları ile dere ve kaynaklar oluşturmaktadır. Alan, yer altı su kaynakları bakımından zengindir. Kanal inşası sırasında deniz seviyesinin 21 metre altına inilmesi durumunda birçok yer altı tatlı su kaynakları kanala doğru boşalabilecektir. Bu durumda **yasal koruma ile güvence altında olan İstanbul'un su kaynakları heba olacaktır.**

Planlarda, İstanbul'un içme suyu havzaları ve su kaynakları dikkate alınmamıştır. Aksine su kaynaklarının bulunduğu alanlar imara açılmıştır.

Kanal, Terkos – Haliç – Küçükçekmece ekolojik koridorunun zarar görmesine yol açacaktır. Terkos Gölü'nü de içine alan havza, biyoçeşitlilik açısından çok zengin olan İstanbul'un doğal alanlarından biridir ve bu önemli ölçüde zarar görecektir.

Proje, su kaynaklarının bir kısmını ortadan kaldırıp geriye kalanını risk altına sokacak; yeraltı sularını kirletecek; önemli su altyapılarını devre dışı bırakacaktır. Kanal İstanbul projesinin ÇED raporuna ilişkin olarak Devlet Su İşleri'nden istenen görüşlerin yer aldığı 22549675-611.02-783348 sayılı 3 Aralık 2019 tarihli metinde de belirtildiği gibi bu proje, Terkos Gölü besleme havzasının yaklaşık 20 km²'lik bir alanını ve Sazlıdere Barajı'nın tamamını devre dışı bırakacaktır. **Sazlıdere Barajı'nın etkilenmesi İstanbul'un kullanılabilir su miktarında azalmaya** sebep olacaktır. Bu baraj kapasite olarak İstanbul'un 20-25 günlük su ihtiyacını karşılamaktadır.³

Ayrıca Terkos Gölü'nün, İstanbul'a su sağlayan 7 barajı (Pabuçdere, Kazandere, Düzdere, Kuzuludere, Büyükdere, Sultanbahçedere ve Elmalıdere barajları) isale hatlarıyla beslediği göz önüne alındığında, yaşanacak su kaybı Avrupa yakasındaki tatlı suyun yüzde 13'üne tekabül etmektedir.

³ <https://www.birgun.net/haber/bu-kanal-istanbul-u-kurutur-281103>

Projeye destek için kurulan "kanalistanbul.gov.tr" web sitesinde dahi projenin toplam su rezervinde %3'lük bir etkisinin olacağı (olumsuz) kabul edilmektedir⁴.

Yine, projenin tamamı Yeraltı Suyu İşletme Sahasında kalmaktadır. Rezerv alandaki şehirleşmenin yanı sıra, kanalda deniz suyunun taşınacak olması, toprağın tuzlanması gibi etkiler bölgedeki yeraltı tatlı sularının sonunu getirecektir. Bunların yanında havzadaki 64 dere ise doğrudan kanala akacaktır.

Oraya çıkacak çevresel etkilerin **küresel iklim krizi** ile birlikte düşünülmesi gereklidir. Dünya, kuraklık riski ile su kaynaklarını koruma altına alıp geliştirirken, Türkiye'nin en büyük şehrindeki su kaynaklarının hesapsızca yok edilmesi kabul edilemez. Projenin çevresel etkileri güvenilir ve tarafsız bilim insanları tarafından hazırlanmalı, karar alıcılar bu raporlardaki risklere azami hassasiyet göstermelidir.

Keza kanalın açılmasıyla beraber **boğazda oluşacak akıntı, denizdeki tuzluluk oranının** farklılaşmasına yol açabileceği gibi deniz canlıları için de riskler doğurmaktadır.

Kanal, Marmara Denizi'nin **oksijensizleşmesine** sebep olacağı için alt tabakadaki sülfür yoğunluğunun artmasından kaynaklı **kötü bir kokunun İstanbul'u sarma tehlikesi** de vardır.⁵

Ayrıca Kanaldaki deniz suyu da akiferlerin içerisine nüfuz ederek kanal çevresinde tuzlanmaya yol açabilecektir.

Kanal İstanbul projesi, sadece kanal inşası ile sınırlı kalmayıp ilave **500.000 nüfuslu yeni bir kentin** kurulmasını öngörmektedir. Proje kapsamındaki

⁴ <https://www.kanalistanbul.gov.tr/tr/hersey/icme-suyu-kaynaklarinin-yok-olacagi-iddiasi>

⁵ https://d2hawiim0tjbd8.cloudfront.net/downloads/kanalistanbul_1.pdf

yapıların inşası sırasında ise birçok yapı malzemesine ihtiyaç duyulacaktır. Beton ve çimento gibi yapı malzemelerin temini için ise **Trakya'nın birçok bölgesinde taş ve kum ocaklarının açılması ormanlar, dereler ve yer altı sularının yok olması** tehlikesini beraberinde getirmektedir.

Kanalın inşasında ortaya çıkan yaklaşık **1,1 milyar m³' ten fazla hafriyat atığının** durumu da bir diğer tartışmalı konudur. Mevcut yasal mevzuat hafriyat atıklarının denize dökülmesini ve dolgu yapılmasını kesinlikle yasaklamasına rağmen hafriyat atıkları ile Karadeniz sahillerinde 38 km boyunca **dolgu alanı** yapılması planlanmaktadır. Karadeniz koşulları göz önünde bulundurulduğunda, gevşek toprak dolgu büyük ölçüde çözülme ve taşınma riski içermektedir. Bu durumda **Karadeniz sahil şeridi ekolojik yönden** oldukça zarar görecektir.

Kanal için tartışılması gereken bir diğer konu ise **olası bir depremde kanalın etkilenmesi** ve deprem hasarının artması ile ilgilidir. En az 7,2 Mw şiddetinde gerçekleşecek Marmara Depremi neticesinde kanalın ciddi oranda etkilenme riski yüksektir. Kanalın güzergahı jeolojik ve jeoteknik açıdan zayıftır. **Revize Planlarla 3 canlı fay hattının bulunduğu bölge yerleşime açılmaktadır.** Üç canlı fay hattının yer aldığı bölgede yoğun nüfus birikimi yaratacak, böylece deprem ve tsunami riskinin etkileri büyüyecektir.

Küçükçekmece-Marmara Denizi ve Marmara Denizi Kanal ağzı güzergahın en zayıf halkası olarak ön plana çıkmaktadır. Güzergahın Marmara Denizi ve Küçükçekmece lagünü arasındaki kesimi 9 veya üzerindeki bir sismik şiddete maruz kaldığında buralarda çok ciddi sarsıntı, sıvılaşma, heyelan, kaya düşmesi ve fay hareketlerine yol açabilir. Heyelan malzemesinin kanalı tıkayarak bir baraj oluşturma riski ve buna bağlı olarak kanal çevresinde deniz basması riskine yol açması ihtimali söz konusudur.

Plânlarda, Doğal ve Arkeolojik Sit Alanları ile Tarihi Ulaşım Ağları Dikkate Alınmamıştır.

Revizyon Plânlarda, proje inşaat ve etki koridoru içerisinde bulunan doğal ve tescilli arkeolojik alanlar dikkate alınmamıştır. Plân alanında,

- Küçükçekmece İç Dış Kumsal Arkeolojik ve Doğal Sit Alanı (Avcılar Küçükçekmece)
- Küçükçekmece Gölü ve Çevresi 1. ve 3. Derece Arkeolojik Sit Alanları (Avcılar-Başakşehir)
- Resneli Çiftliği Arkeolojik ve Tarihi Sit Alanı (Başakşehir)
- Filiboz Viranlığı 1. Derece Arkeolojik Sit Alanı (Arnavutköy)
- Spradon 1. ve 3. Derece Arkeolojik Sit Alanları (Avcılar)
- Region 1. ve 2. Derece Arkeolojik Sit Alanları (Küçükçekmece)
- Yarımburgaz Mağarası 1. Derece Arkeolojik Sit Alanı (Başakşehir)

bulunmaktadır.

2863 Sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu kapsamında koruma altındaki bu yerler rezerv alanı içindedir.^{6 7}

Küçükçekmece Gölü'nün hemen kuzeyinden geçen demiryolu güzergahındaki değişiklik ile Cumhuriyet dönemi demiryolları endüstrisi miras örnekleri tehlike altına girme riski ile karşı karşıyadır.

Göl tabanında kanal için yapılacak olan hafriyat ile Bathonea Antik Kenti, yumuşak zemin ve deprem nedeniyle ile toprak kayması riskiyle karşı karşıya kalacaktır. Antik liman kalıntıları ise Küçükçekmece Gölü'nde yapılacak hafriyat ile yok olacaktır.

Anayasa'nın 63. Maddesi'ne göre de bu varlıklar devlet tarafından korunmalı veya korunması için gerekli tedbirler alınmalıdır. Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği'ne göre, doğal ve tarihi sitler plân yapılırken gözetilmek durumundadır.

⁶ [İstanbul Avcılar ve Küçükçekmece İç ve Dış Kumsal Mevkii Tescil İlanı \(csb.gov.tr\)](http://csb.gov.tr)

⁷ 1355 No'lu 29.05.2015 tarihli Kültür ve Turizm Bakanlığı İstanbul I Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Kararı

Devleti'nin dış politika ve güvenlik stratejilerinin başlıca konularından biri olmuştur. Bu kapsamda yüzyıllar boyunca, muhtelif devletlerle Boğazların statüsüne dair birtakım temaslar, görüşmeler yapılmış ve bunların sonucunda çeşitli ikili ve çok taraflı antlaşmalar yapılmıştır. Özellikle 18.yy.'dan itibaren yapılan uluslararası antlaşmalar neticesinde Osmanlı Devleti'nin Boğazlar üzerindeki hakimiyeti ve egemenliği gitgide zayıflamış ve I. Dünya Savaşı sonunda Osmanlı Devleti ile İtilaf Devletleri arasında imzalanan Mondros Ateşkes Antlaşması ile fiilen son bulmuştur. Devam eden yıllarda, Lozan görüşmeleri sırasında Boğazlar konusu bir kez daha gündeme gelmiş ve 1923'te imzalanan Lozan Antlaşması'nın 23. Maddesi ve Barış Antlaşması'na ek Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile ayrıntılı olarak yeniden düzenlenmiştir. Lozan Boğazlar Sözleşmesi gereğince boğazlardaki gemi geçişlerinin denetimi sözleşme gereğince kurulacak olan Boğazlar Komisyonu'na bırakılırken, Boğazlar bölgesinin askerden arındırılması da karara bağlanmıştır.

Türkiye'nin, Lozan Boğazlar Sözleşmesinin değişen koşullar çerçevesinde ve "rebus sic stantibus" ilkesi ışığında yeniden düzenlenmesini ısrarla talep etmesi sonucunda İsviçre'nin Montreux (Montrö) şehrinde uluslararası bir konferans toplanmış ve 1936 yılında imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Boğazlarımıza özgü bir geçiş rejimini kurulmuştur. Bu Sözleşmeyle beraber 1923 Lozan Boğazlar Sözleşmesi gereğince kurulmuş olan Boğazlar Komisyonu kaldırılarak, bu komisyonun tüm yetkileri Türkiye'ye devredilmiştir.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde Türkiye'nin Boğazlarda asker bulundurabilmesinin önü açılmış ve Boğazlardaki gemi geçişleri ile ilgili maddeler barış-savaş zamanı, ticaret-savaş gemisi, ayrımları gözetilerek düzenlenmiştir. Sözleşmeyle oluşturulan geçiş rejimi ticari gemilerin Boğazlardan geçişleri ile ilgili olarak geçiş ve ulaşım serbestisi ilkesini benimserken, savaş gemilerinin barış ve savaş zamanlarında geçişleri ile ilgili çok hassas hükümler belirlemiştir. Buna göre, barış zamanında Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin savaş gemilerinin Boğazlardan geçişinin tonaj olarak 15 bin ton ile sınırlandırılması, bu devletlerin Karadeniz'de bulundurabilecekleri

toplam tonaj miktarının 45 bin ton ile sınırlandırılması ve süre olarak da bu gemilerin 21 günden fazla Karadeniz’de bulundurulmaması hükme bağlanmıştır. Bunlara ek olarak uçak gemilerinin geçişi de yasaklanmıştır. Türkiye’nin savaştan ülke olması veya kendisini savaş tehlikesi altında hissetmesi durumunda ise, savaş gemilerinin Boğazlardan geçişi ile ilgili takdir yetkisi Türkiye’ye bırakılmış ve **boğazları tamamen kapatma yetkisi** verilmiştir. **Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin** bu maddelerini değerlendirdiğimizde, Sözleşmede öngörülen **geçiş rejiminin Türkiye açısından büyük avantajları olduğu** rahatlıkla ifade edilebilir.

Kanal İstanbul projesinin hukuki niteliği tartışmalarına, **“Boğaz” ve “Kanal” kavramlarının** uluslararası hukuk açısından incelenmesi ile başlanmalıdır.

Boğazlar, coğrafi olarak iki kara parçası arasında bulunan ve iki deniz alanını birleştiren doğal ve dar su yolları olarak tanımlanabilir. Hukuki olarak ise, iki açık deniz alanını birleştiren veya bir devletin münhasır ekonomik bölgesi ile açık denizi birleştiren veya aynı veya iki ayrı devletin münhasır ekonomik bölgelerini birleştiren uluslararası seyrüsefer için kullanılan su yolları “uluslararası boğaz” olarak tanımlanabilir. Boğazlarımızın uluslararası boğaz niteliği taşıdığı ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’ne göre “Uluslararası Seyrüsefere Açık Boğaz” kapsamına girdiği ve sözleşmenin 37. maddesi kapsamında Boğazlarımızda transit geçiş rejimi uygulamasının geçerli olması gerektiği bilinmektedir.

Türkiye’nin, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’ne taraf olmaması Sözleşme’deki hükümlerin Türkiye’yi bağlamayacağı anlamına gelmemektedir, çünkü uluslararası hukuk açısından sözleşme hükümlerinin örf ve adet kuralı haline geldiği bilinmektedir ve böyle kabul edildiği sürece üçüncü devletleri de bağlayacağı öngörülmektedir. Ancak, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nin 35. maddesinin (c) fıkrası özel rejime tabi bazı boğazların sözleşmede hükmedilen transit geçiş rejimine tabi tutulamayacağını düzenlemiştir. İlgili madde, “geçişin kısmen veya tamamen özellikle bu gibi

boğazlarla ilgili olup yürürlükte ve uzun bir geçmişe sahip olan milletlerarası antlaşmalarla düzenlendiği boğazların hukukî rejimini etkilemeyeceğini" açıklamıştır. Türkiye'nin 1936 yılında imzaladığı Montrö Boğazlar Sözleşmesi'yle hayata geçirilen geçiş rejimi de bu kapsama girmektedir ve bu nedenle **Montrö Boğazlar Sözleşmesi geçerli olduğu sürece Boğazlarımız 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde öngörülen transit geçiş rejimine tabi olmayacaktır.**

Kanallar ise, coğrafi olarak kara ülkesi içinde kalıp, iki denizi birleştiren insan yapımı yapay dar su yolları olarak tanımlanabilir. Hukuki olarak baktığımızda ise, kanalların boğazlardan farklı olarak değerlendirildiği görülmektedir. Dünyadaki bazı başlıca kanallar (Panama, Süveyş), zamanla uluslararası kanal niteliğini kazanmış ve geçiş rejimleri uluslararası teamüller kapsamında düzenlenmiştir. Bunların dışında kalan kanallar ise, uluslararası geçiş rejimlerinin kapsamına girmemektedir. Bu kanallarda, içinde bulunduğu ülkenin iç hukuk kurallarına göre bir geçiş rejimi uygulanmasının önünde bir engel yoktur.

Yukarıdaki bilgiler ışığında ve planlanan Kanal İstanbul projesinin Türkiye'nin egemenlik alanı sınırları dahilinde yapılacağı düşünüldüğünde, kanalda uygulanacak geçiş rejimi de dahil olmak üzere **kanala dair yapılacak her türlü düzenlemenin Türkiye'nin iç hukuk kurallarına göre ulusal düzenlemeler kapsamında yapılabileceği söylenebilir.** Kanal İstanbul projesinin inşası ve kanala dair düzenlemelerin ulusal hukuk kapsamında yapılması konusunda Türkiye'nin önünde herhangi bir engel bulunmamaktadır. Ancak, Kanal İstanbul projesinin Boğazlarımızda geçerli olan ve Boğazlarımızı düzenleyen Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne olumsuz etkileri olacağı kuvvetle muhtemeldir. Tespit edilmesi gereken bu olumsuz etkilere uluslararası hukuk ve sözleşme hukuku kapsamında çare bulunmadan projenin yapımında ısrar edilmesi, ülkemizi başta dış politika ve güvenlik olmak üzere birçok alanda ciddi tartışmaların içine çekebilecektir.

Dış Politika, Jeostrateji ve Güvenlik

Kanal İstanbul projesinin, Türkiye'nin ekonomik gücünün yaklaşık 3'te birinin toplandığı, toplam nüfusunun da yaklaşık yedide birinin yaşadığı **Avrupa yakasını bir ada haline getirdiği** görülmektedir.

Bu projenin **Türkiye'nin topyekûn savunmasında**, askerî açıdan oturmuş kuvvet yapılanması, birlik teşkilatlanmaları, eğitim ve savunma tedarik süreçlerinde **ciddi yapısal değişiklikler getireceği kesindir**.

Kanal İstanbul ile İstanbul 1'nci Ordu K.lığı merkezli kara kuvvetleri ağırlıklı bir savunma anlayışından donanma ve hava savunma ağırlıklı bir kuvvet yapılanmasına geçilmesi şarttır.

Ayrıca, Kanal İstanbul'un jeostratejik açıdan Trakya'yı Anadolu'nun geri kalanından koparacağı, İstanbul ve Çanakkale Boğazları yanında, ikinci bir doğal engel olarak karşımıza çıkacağı, **Trakya'ya yönelik tahliye ve takviye planlarını da kökten değiştireceği**, bu açıdan sadece İstanbul'un değil Trakya ve Güney Marmara'nın da harbe hazırlık ve yer/hava, deniz üstü ve deniz altı savunma planlarını ciddi şekilde etkileyeceği görülmektedir. 1911-1912 **Balkan Harbi'nde Osmanlı Ordusunun ağır hezimetinin** altında Balkanlar'da yanlış kuvvet yığınaklanması ve tertiplenme olduğu gerçeği asla unutulmamalıdır.

İstanbul, Trakya ve Güney Marmara'nın harbe hazırlık, kuvvet yapılanması ve savunma planlarında yapılacak ciddi revizelerin **önümüzdeki on yıldaki muhtemel maliyeti 7-8 milyar dolar** civarında olacaktır.

Kanal İstanbul projesi ile bir ada haline gelen Avrupa Yarımadası'nın balistik füze, drone, hava bombardımanı, nükleer – biyolojik ve kimyasal taarruzlara, denizaltılara ve deniz üstü taarruzlara karşı savunması, gerektiğinde adada yaşayan 9 milyon insanın ada dışına tahliyesi veya adanın takviyesini de zorlaştıracığı, önümüzdeki yıllarda bir askeri gerginlik durumunda bu **adanın**

savunmasının ciddi bir 'askeri zafiyet' olarak karşımıza çıkacağı kesindir. Diğer yandan, Ankara'nın **'tam egemenlik' alanında olan bu geçiş** nedeniyle Rusya, ABD-Avrupa eksenli ve Çin merkezli yeni tartışmalar yaşanacağı açıktır. Çin'in 'Yol Kuşak Projesi' kapsamında Türkiye'de ve komşu ülkelerde liman işletmeciliği ve deniz ticareti alanlarına ilgisi artmaktadır. **Çin'in Karadeniz'e önce ekonomik sonra askerî açıdan girmek istediği** son bir kaç yıldır dillendirilmektedir. Kanal İstanbul projesinde de Ankara'nın **Çin'den kaynak arayışı ve finans desteği** talebi olduğu bilinmektedir. Kanal İstanbul projesi sayesinde Çin'in Karadeniz'e yaklaşması ve hatta girmesinin, Kanal İstanbul projesinde ticari liman işletmeciliği ve deniz ticaretine soyunmasının **Karadeniz'de oturmuş jeostratejik dengeleri bozacağını**, halihazırda Rusya ve Batı Bloku arasında olan rekabete yeni bir aktör olarak Çin'in dahil olacağını söylemek mümkündür. Bu açıdan Kanal İstanbul Projesi'nden kaynaklı Çin'le bir yakınlaşma Türkiye'nin **geleneksel güvenlik politikalarında da ciddi revizyon** ihtiyacı doğurabilecek, Ankara'nın **Çin'e olan bağımlılığını ve Çin'in Afrika'da etkinlikle uyguladığı 'borç tuzağı diplomasisinin** (*debt-trap diplomacy*)' Türkiye'ye karşı da uygulanabilme ihtimalini gündeme getirmektedir.

Diğer yandan Moskova Kanal İstanbul Projesi'ne yönelik resmi ağızlarından bu kararın Türkiye'nin kendi egemenlik tercihi olduğunu ancak projenin Montrö Anlaşması'nı aşındırmaması gerektiğini ısrarla vurgulamaktadır. Projenin başlaması ile Moskova'nın Ankara'nın stratejik tercihleri ve karar mekanizmaları üzerinde baskısını arttıracaklarını ileri sürmek mümkündür.

Dış politikamızda son yıllardaki söylem ve yaklaşımlara baktığımızda, kısa vadeli, iç politikaya yönelik, dar parti veya kişi propagandası amaçlı söylemlerin ulusal çıkarlarımızı etkilediği görülmektedir. **Kanal İstanbul projesinin Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ni tekrardan bölgesel ve küresel boyutta tartışmaya açması** kuvvetle muhtemeldir. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin tekrardan tartışılmaya açılması ve geçerliliği hakkında şüpheye düşülmesi **uzun**

vadede Türkiye'nin ulusal güvenliği ve egemenliğini tehlikeye sokabilecek bir riski barındırdığının göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Bu bağlamda konuyla ilgili atılacak her adımın ulusal çıkarlarımıza zarar verebileceği hesaplanmalı, dar ve kısa vadeli çıkar ve siyasi hırs mücadelelerine feda edilmemelidir.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf devletlerin Kanal İstanbul'un alternatif bir ulaşım yolu olarak ortaya çıkması sebebiyle, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalandığı dönemdeki şartlarda köklü değişikliklerin meydana geldiğini ve bu sebeple **Sözleşme'nin şartlarının tekrar değerlendirilmesi veya sonlandırılmasını talep etmesi ihtimal dahilindedir.**

Türkiye'nin büyük kazanımlar elde ettiği ve vazgeçilemeyecek önemde avantajlara sahip olduğu **Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin uluslararası bir hukuki zeminde yeniden tartışmaya açılmasına yol açacak her türlü projeden uzak durması** gerekmektedir.

Bunlara ek olarak, hukuken belirtilmesi gereken bir diğer önemli husus, **gemilerin Kanal İstanbul'dan geçiş yapmaya zorlanamayacağı gerçeğidir.** Montrö Boğazlar Sözleşmesi çok açık bir şekilde geçiş ve ulaşım serbestisi ilkesi üzerine kurgulanmıştır ve bu ilkedен Sözleşmenin hemen ilk maddesinde bahsedilmiştir. Takip eden maddede ise, barış zamanında ticaret gemilerinin, gündüz ve gece, bayrak ve yük ne olursa olsun, sağlık kurallarının getirdiği kısıtlamalar dışında, hiçbir işleme tabi olmadan Boğazlardan geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) tam özgürlüğünden yararlanabilmeleri imkânı tanınmıştır.

Kanal İstanbul'un gemi geçişleri için tercih edilebilmesi ancak buradaki ücretlerin daha uygun olmasına bağlıdır. İddia edilen fiyatlandırmanın uygulanması halinde, gemilerin İstanbul Kanalı yerine daha düşük ücretler ödeyerek İstanbul Boğazı'ndan geçmeyi tercih edecekleri çok açıktır. Düşünülen geçiş ücretlerinin elde edilememesi durumunda projenin devlet bütçesine büyük bir yük getireceği aşikardır.

Kanal İstanbul projesinin aynı zamanda, İstanbul Boğazı'ndaki geçiş trafiğini azaltmak suretiyle kaza ve riskini minimize etmek olduğu iddia edilmektedir. Ne yazık ki bu iddia da yukarıda bahsedilen sebeplerden ötürü gerçekçi değildir. Montrö Boğazlar Sözleşmesi gereği **İstanbul Boğazındaki geçiş trafiğinin planlanan Kanal İstanbul'a kaydırılması ve bu şekilde bir dayatma yapılması ihtimal dahilinde değildir. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 28.maddesi incelendiğinde sözleşmesinin sonlandırılmasının hukuken çok basit olduğu görülmeli** ve alınacak siyasi ve hukuki riskler buna göre hesaplanmalıdır.

Ayrıca genişlik ve derinlikleri dikkate alındığında mevcut boğaz geçişinin Kanal İstanbul'a göre geçiş güvenliği açısından çok daha güvenli olduğu açıktır. **Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin sonlanması durumunun, Türkiye için bir felakete yol açma ihtimali vardır.**

Bu alanda tartışılması gereken tek uluslararası sözleşme Montrö Boğazlar Sözleşmesi değildir. **Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesi** Türkiye'yi Karadeniz'de sebep olacağı kirlilik ve çevre zararlarına karşı sorumlu tutmaktadır. Bu sözleşmenin **Karadeniz Biyolojik Çeşitliliği ve Peyzajların Korunması Protokolü** de biyolojik çeşitlilik ve doğal peyzajların korunması konusunu içermektedir.

Keza, **Proje Akdeniz'i de etkileyeceği için Barcelona Sözleşmesi, yaban hayat zarar göreceği için Bern Sözleşmesi ve Küçükçekmece ve Termos Göllerinin etkilenmesinden dolayı da Ramsar Sözleşmesi'nden kaynaklı Türkiye'nin uluslararası yükümlülükleri** bulunmaktadır.

Tüm bu sözleşmelerin gereklerinin incelenerek adımlar atılması gerektiği açıktır. Özetle, planlanan Kanal İstanbul ile ilgili olarak verilecek son karar her alanda olması gerektiği gibi ortak akıl ve istişare ekseninde, tüm bu uluslararası hukuk, dış politika ve güvenlik boyutunun incelenmesi ve irdelenmesinin ardından verilmelidir.

Ekonomi

Ülkemizde “mega projeler”in kamuoyuna sunulma süreci, bu projelerin olumlu ve olumsuz etkilerinin de isimleri gibi mega olduğu göz ardı edilerek popülist söylemlerle ilerletilmektedir. Bu etkiler bağımsız kuruluşlarca, bilim insanlarıyla ve ortak akılla değerlendirilmediği sürece siyaseten günü kurtarmanın ötesine geçememekte ve toplum nezdinde kalıcı zararlara sebep olma potansiyeline sahip olabilmektedir.

Kanal İstanbul projesinin ekonomiyle yakından ilgili üç boyutu bulunmaktadır. Bunları geçiş ücretleriyle ilgili düzenlemeler, ülkemizin ekonomi göstergelerinin nasıl etkileneceği ve kanalın maliyeti ve finansmanı olarak sıralayabiliriz.

20 Temmuz 1936’da Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin imzalanmasıyla birlikte Mondros Ateşkes Antlaşması’nda Osmanlı Devleti olarak kaybedilen boğazların hakimiyeti Türkiye Cumhuriyeti’ne geçmiştir. O dönemde yapılan antlaşmaya göre “Barış zamanında, ticaret gemileri, gündüz ve gece, bayrak ve yük ayrımı yapılmaksızın, sağlık kurallarının getirdiği kısıtlamalar dışında, hiçbir işleme tabi olmadan boğazlardan geçiş özgürlüğünden yararlanırlar. Bu gemiler, boğazların bir limanına uğramaksızın transit geçerlerken, Türk makamlarınca, alınması öngörülen vergi ve harçlardan başka, hiçbir vergi ya da harç ödemezler. Kılavuzluk ve yedekçilik (römorkörcülük) isteğe bağlı tutulmuştur. Geçiş ücretlerinin bin altın frank ya da o tarihteki İsviçre Frangı/TL kuru üzerinden TL olarak ödenmesi kararlaştırılmıştır.¹⁰

¹⁰ “ Montreux (Montrö) Boğazlar Sözleşmesi ve Kanal İstanbul,” Mahfi Eğilmez, erişim 14 Haziran, 2020, <http://www.mahfiegilmez.com/2019/12/montreux-montro-bogazlar-sozlesmesi-ve.html>

Tablo1.

İşlem	Ton Başına Ödenmek Üzere (Altın Frank)
Sağlık denetimi	0.075
Fenerler, ışıklı şamandıralar ve geçit şamandıraları, ya da başka şamandıralar	
800 tona kadar	0.42
800 ton üzeri	0,21
Kurtarma hizmetleri (kurtarma sandallarını, palamar taşıyan füze istasyonlarını, sis düdüklerini, radyo farlarını ışıklı şamandıralarla, aynı türden başka tesisleri kapsar)	0.10

“Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin yürürlüğe girdiği 1936 yılından 1983 yılına kadar, Türk Boğazlarından transit geçen (gidiş-dönüş) ticaret gemileri, Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü ile Türkiye Denizcilik İşletmeleri veznelere, altın frank üzerinden Sağlık Rüsümü, Fener ve Tahlisiye ücretlerini ödemişlerdir. Altın frank dolaşımından kalktıktan sonra ödemeler, özgün sözleşmede yer alan 0,290322 gram saf altın dolar üzerinden Türk Lirası ile yapılmıştır. 1983’de yeni düzenlemeyle hesaplamaya geçilmiş ve yapılan güncellemeyle aşağıdaki gibi bir tahsilat tablosu oluşmuştur:

Tahsil Eden Kurum	İşlem	Net Ton Başına Alınacak Resim (USD)
Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü	Sağlık rüsümü (vergisi)	0,08063
Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü	Fener Ücreti	
	800 tonilatoya kadar	0,338646
	800 tonilatoya üzeri için	0,169323
	Tahlisiye Ücreti	0,08063

Tablo 2.

Kesin olmamakla birlikte Büyükçekmece Gölü’nden başlayıp Terkos Gölü’nün doğusundan geçecek İstanbul Kanalı, uzunluğu 45 km, taban genişliği 275m, derinliği 25 m olarak tasarlanmıştır. Kanalın **yolu kısaltarak gemilere maliyet avantajı sağlayamadığı**, kanalın genişliği, derinliği nedeniyle **belli büyüklüğün üstündeki gemilere (en çok gelir getiren) hizmet veremediği**, genişliğinin yük gemilerinin çift yönlü ve aynı anda yolculuk etmesi için yetersiz olmasından **dolayı ticaret gemilerinin ihtiyaçlarını karşılayamadığı** verilerle ortaya konmuştur.

Bu bilgiler ışığında Kanal İstanbul Projesi'nin en önemli destek noktalarından biri olan gemilerden **geçiş ücreti alınması suretiyle bütçeye gelir sağlanacağı savının güçlü olmadığı ortaya konmuştur.**

Kanal İstanbul Projesi yerine İstanbul Boğazı için Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin orijinal metninde yer alan **saf altın üzerinden geçiş ücretlerinin fiyatlandırması sistemine dönülmesi** için çalışmalar yapılmalıdır. Bu çalışma sonucunda İstanbul'un geçiş sisteminden elde edeceği gelir önemli ölçüde artarak şu anda dünya lideri olan Süveyş sistemini geçecektir.¹¹

Türkiye'nin ülke risk priminin ciddi biçimde arttığı, borçlanma maliyetlerinin yükseldiği, özellikle dış finansman imkanlarının önemli oranda daraldığı bir ortamda böylesine yüksek maliyetli bir projeyi gerçekleştirmeye çalışmak, makroekonomik ve finansal dengeleri olumsuz yönde etkileyecektir.

Son beş yılda uygulanan yanlış ve basiretsiz politikalar sonucunda ülke risk priminin en önemli göstergesi olan Kredi Temerrüt Takas Oranları (CDS Primleri) tarihi en yüksek seviyelere çıkmıştır. Geçmişte 100-150 baz puana kadar gerilemiş olan 5 yıllık CDS primi, geçen yıl 600 seviyelerine kadar çıkmış, halihazırda 450 civarında seyretmektedir. Ülkemizin mevcut CDS primlerinin seviyesi ve kredi notunun yatırım yapılabilir seviyenin dört kademe altına düşmüş olması neticesinde yabancı yatırımcıların ülkemize olan ilgisi ciddi oranda zayıflamıştır. Bu durumu yüksek oranda gerileyen doğrudan yabancı yatırım verilerinde de görmek mümkündür. Bu olumsuz tablo Covid-19'un dünyada ve ülkemizde yarattığı olumsuz etkiyle daha da ağırlaşmıştır.

İktidar, bu projenin maliyeti ile ilgili sağlıklı bir veriyi halkımızla paylaşmış değildir. Tahminler en az 20 milyar dolardan başlayıp 60 milyar doların üzerine çıkmaktadır.

¹¹ Ali Şahin, "KANAL İSTANBUL PROJESİ VE ULUSLARARASI TİCARETE ETKİSİ", TÜRKİYE CUMHURİYETİ GEDİK ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ, (2017, Mar), xii (erişim 14.06.2020)

Bu proje, **Hazine kaynaklarından finanse edilirse** zaten sürdürülemez boyuta çıkmış olan bütçe açığı ve borç yükü daha da artacaktır. Bu hükümetin ülkemizi içine soktuğu borç-faiz sarmalı daha da derinleşecek ve **kamu maliyesinde tam bir çöküşün içine girilecektir.**

Bu proje **yap-işlet-devret modeli** ile finanse edilmeye kalkılsa da ülkemiz yine ağır bedeller ödeyecektir.

Bugüne kadar yapılan yap-işlet-devret projelerinde gördüğümüz gibi cömert garantiler verilecek, bu **garantileri halkımız, vatandaşlarımız yıllar boyu ödemek durumunda kalacaktır.**

Türkiye'nin yurtdışından kullanabileceği dış kaynak miktarı sınırlı olduğundan, bu kadar yüksek tutardaki bir dış kaynağın bu projeye tahsis edilmesi, **özel sektörümüzün verimli yatırımlar için kaynak teminini** ciddi biçimde zorlaştıracak ve bu kaynaklar bulunabilse bile dahi, çok daha pahalı hale gelecektir.

Bu projenin hayata geçirilmesi ülkemizin rekabet gücünü ve ihracatı artıracak dolayısıyla istihdama büyük katkı sağlayacak yatırımların önünün kesilmesi demektir.

Bütçe yapmak önceliklendirme yapmak demektir. Bu iktidar önceliği üretimden, yatırımdan, ihracattan, istihdamdan yana değil rant dağıtmadan yana kullanmaktadır.

Kanal İstanbul için harcanacak kaynak Türkiye'deki tüm tarımsal sulama projelerinin toplam tutarından kat be kat fazladır. Türkiye'nin şu anda ihtiyacı, ülkenin dört bir yanındaki sulama kanallarını tamamlamak, toprağı suyla buluşturmak ve bu suretle ürettiği her üründe zarar eden çiftçimiz ile hayat pahalılığı baskısı altında ezilen vatandaşlarımızın derdine derman olmaktır.

Tüm pandemi sürecinde **2 milyon esnafımıza 5 milyar lira destek sağlamakta bile zorlanılırken toplam bedeli bunun 100 katına** kadar olan bir tutarı bir rant projesine tahsis etmek basiretli bir yaklaşım değildir.

Kaynak yok diye işçilerin kısa çalışma ödeneği sonlandırılırken ve işçilerimiz sefalet ücreti ile geçinmeye mahkûm edilirken bugüne kadar **işçilerimize verilen desteğin 50 katından fazlasını dar bir gruba rant** aktarmadan öte bir işlevi olmayacak bir projeye tahsis etmek izah edilebilir bir tutum değildir.

2021 yılında 10-15 milyar lira ek gelir etmek için hem de vergileme dönemi başladıktan sonra vergi oranları arttırılarak ülkemizdeki iş, yatırım ve istihdam ortamı tabiri caizse öldürülürken, **bugünkü fiyatlarla 500 milyar liraya varabilecek bir yükü sanayicinin, işçinin, esnafın ve çiftçinin üzerine yıkmak** nasıl izah edilebilir?

Memur ve emeklilerimize bu yılın ilk yarısı için verilen yüzde 3-4'lük zam resmi enflasyon rakamları baz alınsa dahi, bu zam daha ilk üç ayda erimiştir. Memurlarımız ve emeklilerimiz gelirlerinde iyileştirme beklerken gelecekte elde edecekleri gelirlere bugünden ket vuran bir rant projesi için yangından mal kaçırmaya bir çaba içine girmek doğru değildir.

Bu projenin nihai maliyeti Türkiye'de şu anda mevcut olan 3 bin 91 adet kamu yatırım projelerinin üçte birinden daha fazla bir düzeye çıkabilecektir. Mevcut projeler içinde çok kritik tarım, enerji, ulaştırma ve diğer altyapı projelerine kaynak ayırmak dururken, böyle bir rant projesine odaklanmak, bu hükümetin **"rantı" dar bir gruba** aktarma, **"yükü" ise vatandaşımızın sırtına** yükleme anlayışının açık bir göstergesidir.

Sonuç Yerine

Ülkemizin içinden geçtiği derin ekonomik kriz ve salgın döneminde, geri dönülmesi mümkün olmayan çevre tahribatları yaratacak ve hayati güvenlik riskleri barındıran Kanal İstanbul Projesi'nin, bilimsel itirazlar dikkate alınmadan ve katılımcılıktan uzak bir biçimde hayata geçirilmeye çalışılması endişe vericidir.

Projenin planlandığı bölge, İstanbul'un ormanlarının, mera ve tarım alanlarının, yerüstü ve yeraltı su kaynaklarının, su havzalarının olduğu bir bölgedir. Kanalin inşası orman, tarım ve mera alanlarımızın kaybına neden olacak, tarımsal istihdam ve hayvancılığı olumsuz etkileyecek ve su fakiri olan İstanbul'un su sorununu daha da büyütecektir.

Projenin, Marmara Denizi'ni oksijensiz bırakarak ölü bir denize dönüştürme riski bulunmaktadır. Kanal İstanbul Projesi, yaratacağı bu ekolojik yıkım dışında, halihazırda nüfus sorunu yaşayan İstanbul'un yeni yerleşim yerleriyle nüfusunun artmasına sebep olacak ve şehir üstündeki stresi daha da artıracaktır.

Bölgede doğal ve arkeolojik sit alanlarının bulunması, şehrin kültürel mirasını da tehlikeye sokacaktır.

Kanal İstanbul, aynı zamanda güvenlik riskleri de barındıran bir projedir. Olası bir depremde kanalın etkilenmesi ve deprem hasarının artması söz konusudur. Proje, Türkiye'nin boğazlardaki egemenliğinin ve güvenliğinin teminatı olan Montrö Sözleşmesi'nin tartışmaya açılmasına neden olabileceğinden, ulusal güvenlik için de riskler yaratabilir.

Yaratacağı çevresel yıkım, afet ve güvenlik riskleri düşünüldüğünde, Kanal İstanbul'un kamu yararına bir proje olmadığı açıktır.

Projenin maliyetiyle ilgili tahminler 20 milyar dolardan başlayıp 60 milyar doların üstüne çıkmaktadır. Bu kaynağın, İstanbul'un olası bir depreme hazır hale getirilmesi, iklim değişikliğine uyumlu ve yaşanabilir bir şehre dönüştürülmesi gibi öncelikli sorunlar için harcanmasını yerine bu projeye ayrılması kabul edilebilir değildir. İyi yönetim, önceliklerini kamu yararı doğrultusunda belirleyen yönetimdir.

İçinde bulunduğumuz salgın dönemi ve ekonomik krizi de göz önünde bulundurduğumuzda, iktidarın kamu kaynaklarını bu projeye aktarma konusundaki ısrarının rant dışında açıklanabilir bir yanı yoktur.

En tehlikeli olan ise, Kanal İstanbul Projesi'nin tarafsız, bağımsız ve bütüncül olarak, çevresel, ekonomik, sosyal, güvenlik, hukuki ve uluslararası ilişkiler boyutlarıyla analiz edilmemiş olması; projenin hiçbir aşamasında katılımcı bir süreç izlenmemesi ve bilimsel itirazların dikkate alınmamasıdır. Yapılması halinde ortaya çıkabilecek olumsuzluklar, sadece İstanbul ve İstanbullular değil, ülkede yaşayan 84 milyon vatandaşın omuzlarında ağır bir yüke dönüşecektir.

DEVA Partisi Yerel Yönetimler ve Şehircilik Politikaları Başkanlığı

DEVA Partisi Doğa Hakları ve Çevre Politikaları Başkanlığı

DEVA Partisi Ekonomi ve Finans Politikaları Başkanlığı

DEVA Partisi Dışişleri ve Güvenlik Politikaları Başkanlığı

DEVA Partisi Kültür ve Sanat Politikaları Başkanlığı