



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın aracılığınızla sayın Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit TURHAN tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim. Saygılarımla

Ahmet Vehbi BAKIRLIOĞLU

Manisa Milletvekili

8 yıl aradan sonra “Kanal İstanbul” projesinin yeniden gündeme getirilmesi Montrö sözleşmesini ve hangi gemilerin bu kanalı kullanacağı ile ilgili tartışmaları da beraberinde getirmiştir.

Türk Boğazları, dünya deniz ticaretinin en önemli ve yoğun deniz trafiğine sahip su yollarından birisidir. Karadeniz’i Akdeniz’e bağlayan tek su yolu olarak sahip olduğu stratejik önem tartışılmazdır. Türk Boğazları, ülkemizin olduğu kadar, Karadeniz’e kıyıdaş ülkelerin de gerek ekonomisi, gerek askeri güvenliği açısından hayati önem taşımaktadır.

Özel bir şirkete hazırlatılan ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığına sunulan Çevresel Etki Değerlendirme Raporunda, hangi büyüklükteki gemilerin bu kanaldan geçeceği, savaş gemileri ve denizaltıların geçip geçemeyeceklerine ilişkin bir bilgiye rastlanmamıştır.

Kaldı ki Boğazlar Rejimine İlişkin Olarak, Montreux’de 20 Temmuz 1936’da imzalanan Sözleşmenin birinci maddesinde “*Taraflar, Boğazlarda denizden geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğü ilkesini kabul ederler ve doğrularlar*” denilmektedir.

Buna rağmen gemilerin kanaldan geçmeye zorlanacak olması uluslararası hukuk bakımından Türkiye’yi zora sokacak bir konu olduğu uzmanlarca dile getirilmektedir.

ÇED raporu okunduğu zaman Kanal İstanbul Projesine gerekçe olarak, yıllar içerisinde geçen gemi sayısının artacak olması, gemi trafiği ve ham petrol taşıyan tankerler gösterilmektedir.

Oysa 2007 yılında 56 bin olan İstanbul Boğazından geçen gemi sayısı 2018 yılında 41 bine kadar düşmüştür. Özellikle Rusya’nın petrol sevkiyatı için Baltık Denizindeki limanları kullanması, bu düşüşün nedenidir. Yapılan ve bundan sonra yapılacak olan petrol boru hatları ile gemilerle petrol taşımacılığı daha da azalacaktır. Buna rağmen ÇED raporunda kanaldan geçecek gemi, sayısını 2030 yılında 65 bin, 2070 yılında 115 bin olarak belirtilmesi bu projenin en önemli gerekçesinin havada kalmasına neden olmuş, raporun güvenilir olmadığını gündeme getirmiştir.

Kanal İstanbul Projesinin Yap-İşlet-Devret modeli ile yapılacağı söylenmektedir, buradan da ekonomik bir beklenti olduğu anlaşılmaktadır. Fakat ÇED raporunda projenin ekonomik değerlendirmelerinden hiç bahsedilmemiştir. Gemi geçişlerinden İstanbul Boğazından elde edilen gelir ile Kanal İstanbul’dan elde edilecek gelire ilişkin bir karşılaştırma yapılamamış olması, projenin ne kadar ekonomik olduğu sorusunu akla getirmiştir.

2018

Bunun yanında Bilimsel açıklamalara göre 50 yıl sonra dünya petrol rezervlerinin bitme noktasına geleceği düşünüldüğünde zaten petrol taşımacılığı da bitecektir.

Bunlara Göre

- 1- Kanal İstanbul açıldığında kanalı kullanmak istemeyen gemilere uygulanacak yaptırımlar Montreux sözleşmesi yürürlükteyken nasıl mümkün olacaktır?
- 2- Karadeniz'e kıyısı olsun ya da olmasın diğer ülkelerin Montreux Sözleşmesinden doğan hakları nasıl korunacaktır?
- 3- Kanal İstanbul'dan askeri gemilerin geçişine izin verilecek midir? İzin verilecekse Montreux Sözleşmesi hükümleri uygulanacak mıdır?
- 4- Kanal İstanbul'dan günde kaç geminin geçeceği hesaplanmaktadır?
- 5- 2017 ve 2018 yıllarında İstanbul Boğazından geçen gemilerden elde edilen geçiş ücreti ve verilen diğer hizmetler gelirleri toplamı ne kadardır? Kanal İstanbul'dan ne kadar gelir elde edilmesi hesaplanmaktadır?
- 6- İstanbul Boğazını kullanan gemilerin yıl içerisinde dönemsel yoğunluğa bağlı olarak azami bekleme süresi ne kadardır? Kanal İstanbul Projesi ile bu süre düşecek midir?
- 7- Gemilerden alınan geçiş ücretleri, boğazlardan iki defa geçiş içindir. Yani geçiş ücreti, Ege Denizi'nden Karadeniz'e bir geçiş ve Ege Denizi'ne dönüş seyahati ya da Karadeniz'den Ege Denizi'ne Boğazlardan bir geçiş ve müteakiben Karadeniz'e dönüş seyahatini kapsamaktadır. Kanal İstanbul'dan geçen gemiler için boğazlardan farklı bir geçiş ücreti sistemi oluşturulacak mıdır? Bu durumda Montreux sözleşmesi hükümleri nasıl gözardı edilecektir?
- 8- Projenin Maliyetinin 75 milyar TL olacağı ve yap-işlet-devret modeli ile yapılacağı belirtilmektedir. İhaleyi alacak firmaya geçiş garantisi verilecek midir?