



KOÇ ÜNİVERSİTESİ DENİZCİLİK FORUMU (KÜDENFOR)

PANEL:

"Yarımada Coğrafyasında Deprem Afetinde Deniz Köprüsünün Önemi ve Çıkarılan Dersler"

23 Şubat 2023 RMK Müzesi/Hasköy

I. KÜDENFOR Direktörü Amiral Cem Gürdeniz'in Açış Konuşması

Amiral Cem Gürdeniz, yarımada coğrafyasında deprem afetini en az zararlarla atlattıkları için **deniz köprüsünün kurulmasının ve güvenilir limanların kullanılmasının** zorunluluğuna vurgu yaptı. Amiral Gürdeniz'e göre deniz yolu afet bölgelerine iş makinası taşımak, ihtiyaç malzemesi sevk etmek, seyyar hastane kurmak gibi birçok işlev için kullanılabilir olan en etkin yoldur.

Gelecekte bu tip afetlerde, başta amfibi gemilerimiz, hastane gemilerimiz ve yolcu gemilerimiz ile Ro/Ro tipi gemilerimizin acil müdahale, tahliye ve yeniden yapılanma süreçlerinde kullanılmaları zaruridir. Bunun yapılabilmesi için ciddi bir **planlama ve koordinasyon** çalışması yürütmek gereklidir. Bunun için **donanmanın, belediyelerin, STÖ'lerin AFAD önderliğinde planlama ve tatbikat yapması** gereklidir. Deniz Köprüsünün afetlerde hayat kurtardığını vurgulayan Gürdeniz, Türkiye'nin deniz köprüsü kuracak alt ve üst yapıya sahip olduğunu ancak planlama, eşgüdüm ve iş birliğinde ciddi sorunlar yaşandığını vurgulayarak bu durumun 6 Şubat depreminde ortaya çıktığını belirtti. Deniz köprüsü için en gerekli alt yapının rampalar ve limanlar olduğunu belirten Gürdeniz, İstanbul'da sadece 17 rampa olduğuna, bu sayının Amsterdam ile aynı olduğuna dikkat çeken Gürdeniz, bu sayının **300** olması gerektiğine vurgu yaptı.

II. KÜDENFOR Danışma Kurulu Üyesi Deniz Güler'in '17 Ağustos 1999 Marmara ve 6 Şubat 2023 Anadolu Depremlerinde Kurulan Deniz Köprüleri' konulu sunumu

Deniz Güler'e göre hem Gölcük hem de Kahramanmaraş depremlerinden dersler çıkarılması gerekir. Depreme karşı **kurumsal bir yaklaşım** geliştirilmesi şarttır. Aldığımız derslerden nelerin kurumsal hafızaya nakşedilemediğinin tespiti gerekir.

Kahramanmaraş depremi özelinde bir değerlendirme yapan Güler, İskenderun Körfezinin 385 km kıyı çizgisinin ve 95000 hektar kıyı alanının afet sonrası acil müdahale,



KOÇ ÜNİVERSİTESİ DENİZCİLİK FORUMU (KÜDENFOR)

tahliye ve yeniden yapılanma döneminde etkinlikle kullanılabileceğine vurgu yaptı. Bu bakımdan deniz köprüsü kurulması hem deniz jeopolitiği hem de deprem ile etkili bir mücadele bakımından oldukça önemlidir. Deniz köprüsünün kurulması için mümkün olan en kısa sürede ihtiyaç tespiti, tedarik imkanlarının belirlenmesi ve deniz köprüsü kurum stratejisinin bilinmesi gerekir.

Donanma **birçok konuda** deprem afeti ile mücadeleye destek verebilir: ihtiyaç seviyatı, arama kurtarma çalışmaları, tahliye, profesyonel personel sevki, liman inşası, tıbbi destek, barınma desteği, su arıtma, komuta ve koordinasyon desteği, hava desteği vb. Özellikle 1000 yataklı bir **hastane gemisi** düşünülecek olursa, bu yolla Hatay Devlet Hastanesi büyüklüğünde bir hastaneyi deniz üzerinde sağlamak mümkün olacaktır.

Güler'e göre **6 temel yapısal hata** mevcuttur: (1) denizi tanımayan, denizi kullanmayan bir devlet ve toplum olarak deniz körlüğü yaşamaktayız; (2) merkezi idare ve yerel yönetimler arasında iletişimsizlik mevcuttur; (3) AFAD'ın deniz uzmanlığı bulunmamaktadır; (4) Gölcük depreminden alınan dersler ile kurumsal bir hafıza oluşturulamamıştır; (5) Cumhuriyet Donanması'nın kurumsal hafızası Balyoz ve Ergenekon gibi müdahaleler ile zedelenmiştir; (6) denizcilik işlerinin idari yapısı eksiktir.

III. Prof. Ahmet Övgün Ercan (Jeofizik Yaklaşımlar)

Prof. Ahmet Övgün Ercan, Kahramanmaraş depremini Türkiye'de yaşanan en büyük deprem olarak adlandırılmaktadır. Maraş Pazarcık Depremi, Richter ölçeğine göre 7.9 olarak ölçülmüştür.

Prof. Ercan'a göre, depremler **iyi yönetilemediğinde** afet olurlar. Depremin sonuçlarının takdiri siyaset olduğu, afetin yarattığı etkiler ile bir yoksulluk sorunu olduğu, dar gelirlinin sorunu olduğu unutulmamalıdır. Yoksulluk çözülmediği müddetçe depremin bir sorun olmasının önüne geçmek mümkün olmayacaktır.

Prof. Ercan'a göre, depremin çözümünün üç sacayağı vardır: **idare, ekonomi ve eğitim**. Depremle etkili bir mücadele için bu ayakların her birinin sağlam kalması gerekmektedir. Ek olarak, afetle mücadelede başarılı olabilmek için **deprem endüstrisi** kurulmalıdır. Öyle ki, deprem için alınacak önlemleri birkaç yılda almak mümkün değildir, bunun için on yıllar dahi yeterli olmayacaktır.

Gelecekteki İstanbul depremi için artık kısa ve orta vadede yapılabilecek bir şey yoktur. Yapıldığı takdirde Kanal İstanbul'un rezerv alanlarını tamamen yok ediliyor olması büyük bir risk yaratmaktadır. İstanbul'un eski dönemlerde rezerv alanları olan Bakırköy, Zeytinburnu, Florya, Küçükçekmece; Bostancı, Maltepe, Pendik'in tamamının eskiden tarım alanı olduğu unutulmamalıdır. Bir diğer yandan, İstanbul tepeler şehridir. Tarih boyunca İstanbul'a yerleşen tüm toplumlar şehrin tepe alanlarına yerleşmiştir, kıyıdaki ekilebilir alanlar boş bırakılmıştır.



KOÇ ÜNİVERSİTESİ DENİZCİLİK FORUMU (KÜDENFOR)

Prof. Ercan, Deprem Yönetmeliğindeki “**Yapı Denetim Kuruluşu**”nun “**Yer ve Yapı Denetim Kuruluşu**” olarak değiştirilmesini önermektedir. Deprem %20’si yer, %80’i yapıyla ilgilidir. Dolayısıyla yerin de araştırılması ve denetlenmesi zorunludur. Bununla beraber, “**Yer ve Yapı Güvenlik Belgesi**” çıkartılmalıdır. Bu belgeyle yapıların depreme ne kadar dayanıklı olduğu ortaya çıkarılmalı ve buna göre tapu ve kadastro işlemleri yürütülmelidir. Ek olarak, yapılarda **deprem yalıtıcıları** yapmalı ve kullanmalıdır.

Unutulmamalıdır ki Türkiye’de **sorun deprem değil, deprem yönetimidir**.

IV. Prof. Soner Esmer (Limancılık Yaklaşımları)

Prof. Soner Esmer, limancılık yaklaşımları üzerine bir değerlendirme yaparak limanların nasıl güvenli bir şekilde kullanılabilceğinden ve bunun öneminden bahsetti. Prof. Esmer’e göre, deprem afetine etkili bir şekilde müdahale edebilmek için **limanların doğru ve stratejik bir şekilde kullanılması ve bunun için planlama yapılması** zaruridir.

Türkiye’nin önemli liman kümeleri (İskenderun, Aliğa, İzmir, Ambarlı, Gemlik) deprem haritası üzerinde bulunmaktadır. Sadece bu gerçek bile depreme son derece dayanıklı şekilde inşa edilen limanların depremle mücadele bakımından ne kadar önemli olduğunu göstermektedir. Limanların doğru ve etkin bir şekilde kullanımı ile afet bölgesine arama kurtarma desteği sağlanması ve ihtiyaç sevki yapılması mümkündür.

Kahramanmaraş depremi bakımından bir değerlendirme yapılacak olursa, İskenderun limanından bir destek sağlanması büyük önem taşımaktaydı. Karayolunun problemlili oluşu, demiryolunun zarar görmesi ve Hatay Havaalanı’nın kullanılamaması dikkate alındığında deniz yolunun en efektif yol olduğu açıkça görülmektedir.

Hatay’da Belen Geçidi’nin kapandığına vurgu yapan Prof. Esmer, deniz köprüsünün depremedelere bir hayat öpücüğü verdiğine işaret etti. Öyle ki, deniz köprüsü kurulması ve bu yolla deprem bölgesine destek olunması kendisini terk edilmiş hisseden depremedeler bakımından ayrı bir öneme sahiptir. Örneğin Samandağ’a depremden sonra ilk giden yardım konvoyu Taşucu’ndan kalkan 41 balıkçı teknesi oldu. İskenderun Körfezinde mevcut iskele ve limanların %90’ı depremden hasar almadı. Bu gerçek deniz köprüsü hızlı şekilde kurulabilseydi denizden gelecek yardımın etkinliğini artıracak bir faktördü. Ancak depremin ilk haftası günde deniz köprüsü kullanan gemi sayısı 1,2 olmuştur. Bu son derece küçük bir değerdir.

Deniz yolunun en iyi şekilde kullanılabilmesi için de **limanların nasıl kullanılacağına dair planlamalar yapılması** şarttır. Maalesef ki deprem sabahında limanlar hakkında saatlerce değerlendirme alınamadı. Ayrıca hangi geminin nereye yanaşabileceği bilgisi bile bilinmiyordu. Tüm bunların önceden düşünülüp planlanması gerekir.

V. Fuat Pamukçu (Lojistik ve Denizcilik Yaklaşımları)



KOÇ ÜNİVERSİTESİ DENİZCİLİK FORUMU (KÜDENFOR)

Lojistik ve denizcilik yaklaşımlarına üzerine konuşan Fuat Pamukçu, yaşanan deprem felaketinde karşılaşılan ilk sorunların **plansızlık ve koordinasyon eksikliği** olduğuna vurgu yaptı. Deprem sabahı saat 06:30 civarında Pergamon Seaways'ın afet bölgesine intikal ve lojistik tedarik sağlamak için hazır olduğuna, bu hazır olma durumunun aslında o güne özel bir durum olmadığına, halihazırda herhangi bir günde o bölgedeki üç gemilerinin rutin operasyonlar yapabileceğine işaret etti.

Bölgeye intikal ve lojistik operasyonla ilgili olarak kamu kurum ve kuruluşlarına, daha da mühimi ilgili Bakanlığa ulaşamadığını, bölgeden de iletişimin neredeyse yok denecek seviyede az olmasından kaynaklı olarak telefonla irtibatın da mümkün olmadığını belirtti. O kadar ki yardım götürmek, gereken ekipman ve yardım malzemelerinin koordinasyonu ve izin işlemlerinin halledilmesi için irtibat kurulması gereken izin mercilerine de ulaşmak mümkün değildi. Pamukçu, **ancak vakadan 36 saat sonrasında irtibatın sağlanabildiğine** vurgu yaptı.

Deprem bölgesine giden **gemilerin içeriğinin bölge ihtiyaçlarına göre güncellendiğinden** bahseden Pamukçu, farklı zamanlarda farklı sevkiyatlar yapıldığına vurgu yaptı. Öyle ki Pergamon Seaways'ın ilk seferinde yükü neredeyse tamamen iş makinesi iken daha sonra bu yerini tırı, çadır ve battaniye gibi insanı yardıma bıraktı.

Öte yandan, deprem sonrası karşılaşılan problemlerden bir diğeri de **planlama** idi. Afet müdahale planı dahilinde 17 tane farklı ünitenin bulunduğu, lojistikle ilgili birimlerin yetersiz olduğunu ve lojistik planların bu şekilde düzenlenmesinin doğru olmadığını belirten Pamukçu, **acil durumlar için en hızlı ulaştırma modlarının kullanılmasının gerekliliğine**, acil insani yardım hususunda ise **deniz yolunun en hızlı ve en doğru seçenek olduğuna**, ancak Kahramanmaraş depreminde bunun başarılmadığına vurgu yaptı.

Ek olarak, her ne kadar afet anında ve hemen sonrasında başarısız olunsa da afetin sonraki fazlarında tüm modları aynı anda kullanmak gerektiğine ve deniz yolunun halen yeterince kullanılmadığı da dikkat çekti.

Pamukçu'ya göre **deniz köprüsünün ve limanların hayati öneminin yanında koordinasyon ve sistemli işlerlik olmazsa olmazdır**. Lojistik planlamalar yapılırken **bilimsel ve akılcı yöntemlere** başvurulması gerekir. Aksi halde, Kahramanmaraş depreminde olduğu gibi koordinasyonsuzluk ve iletişimsizlik içerisinde doğru planlama yapılamaz ve gemi eksik yükü yola çıkmak zorunda kalır.

Limana ve deniz ulaştırmasında plansızlık ve koordinasyonsuzluğun başlıca sebebi idarenin STK'lara danışmaması ve fikir almayışındandır.

Öte yandan özel sektörün afet sonrası lojistik imkanlarının sevk ve idaresi konusunda kendince çabasının bir sınırının bulunduğu, bir yere kadar ücretsiz taşıma işlemlerinin yapılabileceği sonrası için kaynak tahsisinin gerekli olacağı, idarece bu iş için bir fonun bulundurulması gerektiği belirtilmektedir.

Afet ve acil durum hallerinde merkeziyetçi idare ve yönetim biçimlerinin verimsiz olduğu bu gibi haller için **önceden belirlenmiş roller ve görevlerin hazırlanması**, çevik



KOÇ ÜNİVERSİTESİ DENİZCİLİK FORUMU (KÜDENFOR)

olunması için STK'ların önemli olduğu ve ilgili STK'ların görev tanımlarını önceden bilmesi buna göre hareket etmesi gerektiğinin yönetim açısından gerekli olduğu belirtilmektedir.

Kahramanmaraş depremi sonrasında ilk 24 saat kayıptır. Koordinasyon ve iletişim eksikliği deniz yolundan etkili müdahalenin önünü kesmiştir. Koordinasyon eksikliği ve sistemsizlik dolayısıyla aslında çok iyi işleyebilecek olan bir sistem gecikmeli olarak çalışmaya başlamıştır.

VI. SONUÇ VE ÖNERİLER

1. Planlama: Deprem afeti ile mücadele için etkin bir planlama yapılması şarttır. Deniz yolunun ne şekilde kullanılacağı, deniz köprülerinin nasıl kurulacağı, hangi gemilerin kimler tarafından kullanılacağı, hangi geminin hangi limana yanaşacağı, bölgeye sevk edilmesi gereken ihtiyaçların tespiti ve bunları taşıyacak olan gemilerin belirlenmesi şarttır. Tüm bunlar depremi beklemeden, bugünden planlanmaya başlanmalıdır. Öyle ki, acil bir durum olduğunda herkes ne yapacağını önceden bilmeli ve on an izin beklememelidir.

2. Bağımsız Karar Alma ve Uygulama Kapasitesinin Geliştirilmesi: Özellikle, acil müdahale zamanında önceden planlanmış hususlar dahilinde inisiyatif kullanıp bağımsız karar alarak uygulamaya koyabilme kapasitesi yükseltilmelidir. Bu itibarla, afet sonrası acil müdahale aşamasında ilişkin bürokrasinin sıfıra indirilmesi gerekir.

3. İdare: Deprem afeti ile mücadelede denizin rolü düşünüldüğünde bunun en etkili şekilde kullanılması için doğru bir idarenin varlığı gerekir. Bu bakımdan “Denizcilik Bakanlığı” veya “Afet Bakanlığı” kurulması düşünülebilir. Bu kurumlar siyasi varlıkları ile uzmanlıklarını birleştirerek en etkili şekilde müdahaleyi sağlayacaklardır.

4. Tatbikat: Devlet ve donanmanın AFAD önderliğinde tatbikat yapması gerekir.

5. Teknik Donanım: İstanbul'da sadece 17 rampa, 6 tahliye noktası bulunmaktadır. Rampa sayısı 300'e; tahliye noktası 20'ye çıkarılmalıdır.

6. Su yolları: Deprem bölgelerine ulaşmada iç su yolları kullanılabilir. Örneğin Hatay'da Asi nehri kullanılabilirdi. Böyle bir yıkım gerçekleştiğinde su yolu olarak kullanılacak olan yerler tespit edilmeli ve buna yönelik olarak çalışmalar yürütülmelidir.

7. Yer ve Yapı Denetim Kuruluşu: Yapı Denetim Kuruluşu, “Yer ve Yapı Denetim Kuruluşu” olarak değiştirilmelidir ve gerekli yetki ve kapasiteyle donatılmalıdır. Yer ile ilgili denetim yapılması gereklidir.

8. Yer ve Yapı Güvenlik Belgesi: Yer ve Yapı Güvenlik Belgesi çıkarılmalıdır.