7/1204 -3-

322

T.C.
BAŞBAKANLIK
DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI
Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü

SAYI : B.02.DNM/0.06.02.02.DT-5/
KONU: Soru Önergesi Hk.

ANKARA

25.02.00 00926

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İLGİ : 31.01.2000 tarih ve 147-80/502 sayılı yazınız.

İlgi yazıda; İstanbul Milletvekili Abdulkadir Aksu tarafından Sayın Başbakanımıza tevcih edilen yazılı soru önergesinin Denizcilikten Sorumlu Devlet Bakanlığı koordinatörlüğünde cevaplandırılarak sonucunun bildirilmesi hususu ifade edilmektedir.

Bu itibarla; Denizcilik Müsteşarlığınca hazırlanan sözkonusu soru önergesine ilişkin cevaplar Ek'te sunulmaktadır.

Bilgilerini ve gereğini arz ederim.

Prof. Dr. Ramazan MİRZAOĞLU
Devlet Bakanı

EK:
Soru Önergesine İlişkin Cevaplar (4 Sayfa)

1. **Montrö Sözleşmesinin 2. Maddesine göre uğraklı geçiş yapan yabancı bandıralı gemilerin kılavuz kaptan alma zorunluluğu olmasına rağmen, daha öncede 40 yıl içinde meydana gelen 14 gemi kazasının bir çoğunda buna uyulmadığını görmekteyiz. Bu madde niçin titizlikle uygulanmamaktadır.**

24 Temmuz 1936 tarihinde imzalanan ve Türk Boğazlarının tabi olacağı usulü belirleyen Montrö Sözleşmesinin 2. Maddesi; barış zamanında bayrak ve yük ayrımı yapılmaksızın "uğraksız geçiş" yapacak ticaret gemilerinin Türk Boğazlarından sağlık denetimleri dışında hiçbir merasime tabi olmadan geçebilecekleri ifade edilmekte olup, sözkonusu sözleşmenin 4. Maddesinde kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin ihtiyari olduğu ifade edilmektedir.

Bilindiği üzere; 01 Temmuz 1994 tarihinde uygulanmaya başlanan "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük" yeniden gözden geçirilerek "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü" olarak değiştirilmiş ve 06 Kasım 1998 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Gerek Montrö Sözleşmesi gerekse uluslararası hukuka uygun olarak hazırlanan Tüzük ile Türk Boğazlarında seyir, can, mal ve çevre güvenliğinin sağlaması amacıyla deniz trafik düzenlemeleri gerçekleştirilmiştir.

Tüzük gereğince seyri Türk Boğazlarında bir liman iskele yada bir yere uğramamak üzere planlanmış olan "uğraksız gemiler" kılavuz kaptan almak zorunda olmayıp, Montrö Sözleşmesi gereğince bu gemilerin kılavuz kaptan almaları tavsiye edilir. Bunun yanısıra, seyri Türk Boğazlarında bir liman iskele yada bir yere uğramak üzere planlanmış veya "uğraksız geçiş"i bozularak "uğraklı gemiler" statüsü kazana gemiler ulusal mevzuatımıza tabidirler.

Uğraklı geçiş yapan gemiler " Çanakkale Liman Tüzügü"nde belirtildiği üzere Çanakkale Boğazından kılavuz kaptan alarak geçmekte olup, İstanbul Boğazı için böyle bir zorunluluk Tüzük bazında mevcut olmayıp, Müsteşarlığımızca yayınlanan "Genelge" ile İstanbul Boğazından geçecek uğraklı gemilerin de kılavuz kaptanla geçmeleri sağlanmıştır.

Türk Boğazlarında verilen Kılavuzluk hizmetleri Türkiye Denizcilik İşletmeleri Anonim Şirketi (TDİ) tarafından verilmekte olup, sözkonusu kuruluş tarafından kılavuz kaptan istihdamına yönelik zamanla duyulan sıkıntıların büyük bir kısmı giderilmiştir. Ayrıca kılavuzluk hizmetlerinin aksaksız olarak verilmesi için gerekli çalışmalara devam edilmektedir.

Kılavuzluk hizmetlerinin iyileştirilmesine yönelik çalışmaların yanısıra; Türk Boğazlarında alınan güvenlik önlemlerinden en önemlisi olan "Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi (GTYBS)" projesinin ihalesi yapılmış olup, 2001 yılı ortalarında faaliyete geçmesi planlanmaktadır. Ayrıca, demiryerleri parselizasyonu, mevcut seyir fenerlerinin iyileştirilmesi ve başka seyir yardımcılarının tesisi çalışmaları Türk Boğazlarında yapılan iyileştirme faaliyetleri olarak özetlenebilir.

Türk Boğazları taşımış olduğu seyir güçlükleri, değişmez coğrafi, meteorolojik ve oşinografik yapısı itibarı ile dünyanın en kritik su yollarından birisidir. Türk Boğazlarında meydana gelen kazaların kılavuz kaptan alınıp alınmamasına göre analiz edilmesinin uygun olmayacağı değerlendirilmekte olup, bazıları yukarıda anlatılan iyileştirme çalışmaları ve alınan güvenlik tedbirlerinin yanısıra yukarıda anlatılan fiziki faktörlerin bütününün gözönünde bulundurularak kaza analizlerinin yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

7/1204
324

2. Bu maddeye riayet etmeyen gemilere ne gibi bir ceza uygulanmaktadır.

Türk Boğazlarından geçiş yapacak olan gemiler sağlık, fener, kılavuzluk, römorkaj gibi hizmetler karşılığı ödemiş oldukları ücretler ilgili kurum/kuruluşlarca belirlenerek tahsil edilmekte olup, uğraklı geçiş yapacak gemiler bu ücretleri ödemedikleri takdirde, sözkonusu tarife cezalı olarak tahsil edilmekte olup, kanuni işlemlerin yapılmasına müteakip bu durumda bulunan uğraklı geçiş yapacak gemilerin limandan hareketlerine izin verilmemektedir.

3. Boğazdan geçiş yapacak olan gemilere uygulanan bir zorunlu sigorta uygulaması varmıdır? Varsa bu sigorta tutarı yeterlimidir.

Özellikle Türk Boğazlarında meydana gelen kazaların neticesinde oluşan çevre kirliğinin önüne geçilmesi ve oluşan maddi zararın karşılanması amacıyla yapılan çalışmalar neticesinde, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Sözleşmelerinden, "Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu" CLC (Convention on Civil Liability for Pollution Damage) 1969 Sözleşmesi ve "Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Tazmini İçin Uluslararası Bir Fon Oluşturulması (FUND-71) Sözleşmelerinin 1992 protokollerine taraf olunmasının uygun olacağı değerlendirilerek gerekli çalışmalar başlatılmış ve sözkonusu sözleşmeler Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde görüşülerek yasalaşmıştır.

"Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu Sözleşmesi" liman sahaları dışında, karasularımız içerisindeki açık deniz petrol tahmil/tahliye tesislerine ve limanlarımızda bulunan üzerindeki petrolü yük olarak taşıyan gemilere uygulanacak olup, bu sözleşme ile getirilen en önemli husus belirli bir tonajın üzerindeki tanker sahipleri için bu konuda mecburi sigorta yükümlülüğü getirilmiş olması ve zarar görene doğrudan sigortacıya müracat imkanı tanınmış olmasıdır. Dolayısıyla Türk Boğazlarından geçerken çevre kirliğine sebep olan gemilerin verecekleri zararların sigorta şirketleri tarafından karşılanması sağlanacaktır.

"Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu Sözleşmesi" ile bütün olarak değerlendirilen (FUND-71) Sözleşmesinin 1992 protokolü ile denizlerin kirliliğinden doğan sorumluluğun, taşınan petrol yükü sahiplerince de desteklenmesi için bir fon oluşturulacaktır.

7/1204

325

4. Şimdiye kadar meydana gelen kazalara baktığımız zaman, bu gemilerin oldukça yaşlı olduğu görülmektedir. Bununla ilgili bir çalışma yapılacak mıdır?

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından 1998 yılında meydana gelen kazalar hakkında yayınlanan rapora göre, kazalara sebebiyet veren gemilerin,

- % 41'i 21 yaş üzeri
- %30'u 21-25 yaş arası
- % 12'si 16-20 yaş arası
- % 5'i 11-15 yaş arası
- % 7'si 6-10 yaş arası
- % 5'i 0-5 yaş arası

olduğu görülmüştür.

Dolayısıyla uluslararası standartlara uymayan ve standart altı olarak tabir edilen gemilerin sebebiyet vermiş olduğu kazalar yıllar itibarı ile incelendiği vakit yeni düzenlemeler yapılması gerekliliğini ortaya koymuş bu kapsamda; can, mal, çevre ve deniz güvenliğinin sağlanmak, aynı zamanda uyumlu gemi denetim tesisi ile gemilerin uluslararası standartlara uygunluğunun sağlanması ve düşük standartlı gemilerin limanlara alınmasının önlenmesi amacıyla bölgesel anlaşmalar yapılmıştır.

Bu gelişmelere paralel olarak, Uluslararası sözleşmelerde belirtilen standartlara uymayan gemilerin, Güney ve Doğu Akdeniz limanlarında veya sularında meydana gelebilecek can, mal, seyir ve çevre zararlarını minimuma indirebilmek amacı ile aralarında ülkemizin de bulunduğu Güney ve Doğu Akdeniz ülkeleri arasında bölgesel kapsamlı "Akdeniz Liman Devleti Kontrolü Mutabakat Zaptı" imzalanmıştır.

Akdeniz Liman Devleti Kontrolü Memorandumuna ülkemiz tarafından taraf olunmasına ilişkin Bakanlar Kurulu Kararı 04.10.1998 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanmıştır.

Buna göre Türkiye, 3 senelik periyot boyunca her yıl için, limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin %15'inin denetlenmesi, takibi ve bildirimi yükümlülüğünü üstlenmiştir. Memorandum Sekreteryası Mısır'da yerleşik olup, Bilgi Merkezine Fas ev sahipliği yapmaktadır.

Öte yandan;, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) önderliğinde Karadeniz'de etkin bir liman devleti kontrolü sisteminin oluşturulmasına yönelik çalışmalar sürdürülmekte olup, bu konuda Karadeniz ülkeleri arasında imzalanacak memorandumun hazırlaması amacıyla 14-17 Eylül 1999 tarihinde Varna'da bir toplantı yapılmıştır.

Anılan memorandumun nihai hale getirileceği ve imzalanacağı ikinci toplantı 04 - 07 Nisan 2000 tarihleri arasında İstanbul'da yapılacaktır.

Sözkonusu Liman Devleti Kontrolleri gereğince yapılacak denetimler sayesinde gemilerin yaşlı dahi olsa uluslararası kurallar gereği olması gereken standartlarda bulunmaları sağlanacak olup, bu standartlarda olmayan gemilerin limandan kalkışlarına ya belirli koşullar dahilinde izin verilecek yada eksiklerini gidermeden hareketlerine izin verilmeyecektir.

5. Petrol, yanıcı madde ve kimyevi maddelerin Boğazdan geçişleriyle ilgili bir sınırlama ve yerine getirilmesi gerekli bazı şartlar olmasına rağmen bu uygulama zamanla insiyatif şeklini almış mıdır?

01 Temmuz 1994 tarihinden itibaren uygulanan ve Türk Boğazlarına ilişkin alınan güvenlik önlemlerinden en önemlisi olan "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük" ile 06 Kasım 1998 tarihinde yürürüğe giren "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü" Türk Boğazları'ndan geçiş yapacak tehlikeli yük taşıyan gemilerin de seyrine ilişkin düzenlemeler içermektedir

Sözkonusu Tüzükler ve düzenlemeler ilk uygulanmaya başladığı tarihten itibaren özellikle Rusya Fedaresyonu olmak üzere Tük Boğazlarını yoğun olarak kullanan ülkeler tarafından teknik içerikten uzak tamamen siyasi amaç taşıyan iddialarla Uluslararası Denizcilik Örgütü platformlarında eleştirilerek uluslararası kamuoyu yaratılmaya çalışılmıştır.

Ancak, ülkemizin konunun tamamen teknik bir konu olduğu ve deniz güvenliğini ilgilendirdiği, seyir, can, mal ve çevre güvenliğini amaçlandığı Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nün müteakip toplantılarında dile getirilmiş ve ülkemizin haklılığı görülerek konu Deniz Güvenliği Komitesi 71. Dönem Toplantısında IMO gündeminden çıkarılmıştır. Böylece ülkemizin düzenlemeler konusundaki haklılığının beyan edildiği ve Türkiye'nin Türk Boğazlarında güvenliği sağlayıcı tedbirleri uluslararası kurallar ve Uluslararası hukuk çerçevesinde düzenlediğinin beyanı şeklinde değerlendirilmektedir.

6. Florya sahillerine yaklaşık iki milyon dolara yakın bir çevre kirliliğine malolan ve doğal hayatı etkileyen Ukrayna bandıralı petrol yüklü tankere kesilecek cezanın miktarı nedir? Bu cezayı Çevre Bakanlığımı yoksa Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşleri Genel Müdürlüğü mü kesecektir?

29 Aralık 1999 tarihinde Ambarlı açıklarında demirli iken şiddetli Lodos nedeniyle ikiye kırılarak baş tarafı tamamen batan, diğer kısmı ise karaya oturan Rus Bayraklı tankerden 900-1000 ton fuel-oil denize dökülmüştür.

Kırılan geminin batan baş tarafının çıkartılma çalışmalarına devam edilmekte olup, yüzen kısmı ise söküm için Aliağa'ya çekilmiştir. Ayrıca; oluşan çevre kirliği temizleme çalışmaları geminin Klüp Sigortasınca yapılmakta olup, bu çalışmalar "Çevre Kirliliğini İzleme, Değerlendirme ve Koordinasyon Komisyonu"nu tarafından takip edilmektedir.

Sözkonusu gemi yeterli sigortaya sahip olup, bağlı olduğu sigorta şirketi tarafından zararın tazmininin üstlenildiği bilinmektedir. Ayrıca Çevre Kanunu'na göre kırılma olayının Büyükşehir Belediyesi sınırları dahilinde olması nedeniyle, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Çevre Koruma ve Kontrol Müdürlüğü tarafından gemi donatanına, 29.12.1999 tarihinde 19.650.000.000 TL. para cezası uygulanmıştır.