

7/1210

-3-

2115

T.C.
ÇEVRE BAKANLIĞI
Araştırma Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı

SAYI : B 19 0 APK 0 22 00 01/0012/141-1368

09 ŞUBAN 2000

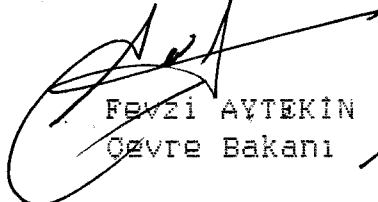
KONU : Yazılı Soru Önergesi.

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İLGİ : Başbakanlığın 31.01.2000 tarih ve B.02.0.KKG.0.
12/106-147-86/507 sayılı yazısı

Başbakanlığın ilgide kayıtlı yazısı ve eki Kayseri Milletvekili Sayın Salih KAPUSUZ tarafından Sayın Başbakanımıza tevdi edilen yazılı soru önergesi, Bakanlığımız eşgüdümünde cevaplandırılarak ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.


FEVZİ AYTEKİN
Çevre Bakanı

EKLER :

EK-1 1 Adet Cevap Metni
(5 Sayfa)

DAĞITIM :

-Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına
-Başbakanlığa

KAYSERİ MİLLETVEKİLİ SAYIN SALİH KAPUSUZ'UN 7/1210-3640 ESAS
NUMARALI SORU ÖNERGESİNİN CEVABI

31.12.1999 günü İstanbul Florya açıklarında petrol yüklü bir Rus gemisi şiddetli lodosla ikiye bölünmüş ve tonlarla petrol denize ve kıyıya dökülmüştür.

SORU 1-Bu parçalanmış gemiden dökülen tonlarca petrol İstanbul'umuz için hayati tehlike arzemiş midir?

CEVAP 1-29 Aralık 1999 tarihinde meydana gelen olayda, VOLGANEFT-248 adlı Rus tankerinin İstanbul için yarattığı tehlike, 1979 yılında yine İstanbul Boğazında meydana gelen ve 100 bin ton ham petrol taşıyan, infilak ederek günlerce yanan INDEPENDENTA isimli Romen tankeri ile 1994 yılında 98 bin ton ham petrol taşıyan ve yine infilak ederek yanan NASSIA isimli Güney Kıbrıs Rum Bayraklı tankerin yarattığı tehlike ile kıyaslanamayacak kadar düşük olmasına rağmen, özellikle denize dökülen Fuel-Oil'in Florya sahillerinde ve soğuk havanın etkisiyle dibe çöken bu yakıtın deniz dibinde yarattığı olumsuz ekolojik etkiler İstanbul için bir tehlike arzetmiştir.

SORU 2-Gemi'nin sebep olduğu çevre ve deniz kirliliğinin boyutu nedir? Türkiye'ye getirdiği maddi külfet ne kadardır?

CEVAP 2-29 Aralık 1999 tarihinde kuvvetli lodos etkisiyle kırılan ve burun kısmı batan Volganefit 248 adlı tankerden denize yaklaşık 900/1000 ton 6 numara fuel-oil dökülmüştür. Kaza anındaki lodosun etkisi ile dökülen fuel-oilin büyük bir kısmı Florya-Menekşe sahillerinde kirliliğe yol açmıştır. 30 Aralık 1999 tarihinde lodosun etkisini kaybetmesi ve rüzgarın yön değiştirmesi neticesinde kirlilik geniş alanlara yayılmamış, bir kısım fuel-oil yakın sahada dibe batmıştır.

Florya-Menekşe sahillerinde Küçükçekmece-Avcılar sınırından Florya Çiroz mevkiine kadar olan kısımda kirlilik birikim göstermiş, sahilde 10-50 m. gerilere kadar etkili olmuştur. 300 tona yakın miktarda fuel-oil kıyıdaki beton platformlara birikmiş ve yer yer 10 cm. kalınlığa kadar ulaşmıştır.

Bununla beraber kıyıya vuran fuel-oil kumsallarda kirliliğe sebep olmuş ve yaklaşık olarak 7000 metrekarelik

1117

alan kirlenmiştir.

Bakanlığımız ile İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü arasında, deniz ve kıyılarda oluşan petrol kirliliğinin boyutlarının ölçüm ve analizlerle tesbit edilmesi, başta su ürünleri olmak üzere muhtemel çevresel etkilerin ortaya konulması ve alınacak tedbirlerin belirlenmesi amacıyla bir protokol hazırlanmıştır.

Bu protokol gereği Üniversite olayın ilk gününden itibaren ARAR gemisi ile çalışmaları yürüterek sonuçlara ilişkin raporları Bakanlığımıza ulaştırmaktadır.

Üniversiteden alınan raporda, olayın ilk gününden itibaren deniz kuşlarının mevcut kirlilikten olumsuz olarak etkilendiği ve 20'ye yakın deniz kuşunun ölümüne sebep olduğu bildirilmiştir. Ayrıca, midye gibi sahile yakın ve deniz dibinde yaşamını sürdüren organizmalar, deniz algleri ve benzeri deniz canlılarının kirlilikten etkilendiği ve lodosun etkisi ile fazla miktarda midyenin kıyıya sürüklendiği ve üzerlerinin fuel-oil ile kontamine olduğu belirtilmiştir.

Bu tespitin ardından 31.12.1999 günü, İl Çevre Müdürlüğü, Liman Başkanlığı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkanlığı Çevre Koruma ve Geliştirme Daire Başkanlığı, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmesi Enstitüsü Müdürlüğü ve Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmesi Genel Müdürlüğü'nden oluşan "İzleme, Değerlendirme ve Koordinasyon Komisyonu" kurulmuştur.

Komisyonun görevi olayda meydana gelen çevre kirliliğinin gemi ilgilililerine temizletilmesi, gemi kurtarma çalışmalarının yeni bir kirliliğe meydan vermeden söndürülmesi ve kamu zararının (deniz ekosistemini oluşturan bitki ve hayvan varlığına verilen zarar) tazmin edilmesi olarak belirlenmiştir.

Sözkonusu komisyon, 31.12.1999 tarihinde olay yeri olan Menekşe mevkiinde toplanarak temizlenmesi gereken alanlar tespit edilmiştir. Kirlilikten etkilendiği tahmin edilen kıyı bandı taranarak 6-7 kilometrekarelik bir alanın acilen temizlenmesi gerektiği belirlenmiştir.

1117

Temizlik çalışmaları ile ilgili olarak bir aksiyon planı hazırlanmış ve plana göre çalışmaları yürütmek üzere iş gemisinin sigortası Onur Marina tarafından MEKE Deniz Temizliği Lt.St. ne ihale edilmiştir.

İlgili kurumlara durum bildirilerek kirlilikten etkilenen ve kamu zararı olarak nitelendirilecek zararın parasal değerinin belirlenerek komisyona bildirilmesi talep edilmiştir. Bu veriler daha sonra İl Muhakemat Müdürlüğü vasıtası ile dava yoluyla gemi sigortasından talep edilecektir.

Kıyının temizlenmesi ve yüzer haldeki yoğun tabakaların uzaklaştırılması işlemlerine 04.01.2000 tarihi itibarıyla başlanmıştır. İlk etapta bariyerlerin çekilmesi, kontamine olmuş atıkların toplanması ve yüzer haldeki sıvı atıkların uzaklaştırılması işlemlerine öncelik verilmiş ve tüm temizlik çalışmalarının 2.5 ayda tamamlanması planlanmıştır.

Ayrıca, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı tarafından Çevre Kanunu uyarınca 19.650.000.000.₺ idari para cezası uygulanmıştır.

SORU 3-Gemi'nin aslında hurda derecesinde yıpranmış olduğu, sigorta geliri için bazı kişiler tarafından planlı şekilde boğaza sokulduğu söylentileri ne derece doğrudur?

CEVAP 3-Volganeft-248 isimli Rus Bayraklı tanker; 1975'te inşa edilmiş olup, 27288000 IMO Sicil no'lu 3463 GRT'luk, 4550 DWT'luktur. Gemi, uluslararası kurallar çerçevesinde; Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü gereği İstanbul Boğazından geçip, İstanbul Liman Tüzüğü uyarınca gemiye yanaşma müzadesi verilmiştir.

SORU 4-Boğaz'ın ve İstanbul'un güvenliği için boğazlarda güvenli seyrüsefer açısından tedbirler nelerdir? Ve bu işi kim koordine etmektedir?

CEVAP 4-Türk Boğazlarında seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Hakkında Tüzük" 01 Temmuz 1994 tarihinde uygulamaya konulmuş olup, bu tarihten itibaren Türk Boğazlarında meydana gelen kazalarda ciddi azalmalar meydana gelmiştir. Anılan Tüzük; uygulamalar sonucu elde edilen tecrübeler

ışığında değiştirilerek, 06 Kasım 1998 tarihinde "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü" olarak yürürlüğe konulmuştur.

Halen Boğazlarımızda uygulanan "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün; tümüyle etkin bir kontrol ve düzenlemeyi sağlayabilmesi için radar, uydu teknolojisi, meteorolojik ve osinoğrafik sensörler, haberleşme birimleri ve diğer alt ekipmanlardan oluşan tamamen bilgisayar destekli, "Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi (GTYBS-VTMIS) ile zaman gecirilmeden teçhizi gerekmektedir.

Söz konusu projenin gerçekleştirilmesi görevi; 24.07.1996 tarih ve 96/8370 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Denizcilik Müsteşarlığına verilmiştir. Başbakanlığın 05.02.1998 tarihli talimatları ile işin etüt ve projelerinin hazırlanması işi Denizcilik Müsteşarlığına 27 Mart 1998 tarihinde İTÜV/SAM'a ihale edilmiştir.

Türk Boğazlarında tesisi planlanan "Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi Projesi" teknik mal ve hizmet alımına yönelik uluslararası ihale sonuçlandırılmıştır. Projenin inşaat ve altyapı ihalesine yönelik hazırlıklar ise tamamlanma aşamasındadır.

Türk Boğazlarındaki gemi hareketlerinin izlenmesi, kayıt ve denetim altına alınması kontrolü ve yönlendirilmesi ile Türk Boğazları Deniz Trafik Tüzüğü'nün etkinliğini artırmayı amaçlayan projenin en geç 2001 yılı ortalarında hizmete alınması hedeflenmiştir.

SORU 5-Emekli Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Güven ERKAYA'nın; Boğazın güvenliğinden sorumlu koordinatör ve Başbakan Başdanışmanı, Büyükelçi Ünvanları ile ilgili görevleri devam etmekte midir?

SORU 6-Sayet koordinatörlük görevi devam ediyorsa, sorumluluk gereği bu olayda herhangi bir görev ihmali var mıdır?

CEVAP 5-6-Başbakan Başdanışmanı, Büyükelçi Deniz Kuvvetleri Eski Komutanı Oramiral (Emekli) Güven ERKAYA Başbakanlığın 05.02.1998 tarihli Genelgesiyle oluşturulan TURBO Proje Ofisinin Koordinatörlüğüne getirilmiştir. Halen bu görevini devam ettirmektedir. Sayın ERKAYA'nın sorumluluğu, "Gemi

Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi (GTYBS-VTMIS)" projesinin etüd ve projenin hazırlanmasında koordinatörlük ile sınırlıdır.

SORU 7-Bu olayla ilgili herhangi bir soruşturma başlatılmış mıdır? Yoksa, bu başı bozukluk devam edecek midir?

CEVAP 7-Bu olay ile ilgili olarak, Denizcilik Müsteşarlığı İstanbul Liman Başkanlığınca 03.01.2000 tarihinde başlatılan idari tahkikat halen devam etmektedir. Bakırköy Cumhuriyet Başsavcılığının İstanbul Liman Başkanlığına yazmış olduğu 04.01.2000 tarih ve 2000/80 hazırlık nolu yazısından ise adli tahkikatın başlatıldığı anlaşılmaktadır.

UK