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

7/2066

SAYI : B.11.0.APK.0.10.01.21./EA/-470-11771 29 MART 2004
KONU :Bursa Milletvekili
Sayın Kemal DEMİREL'in
yazılı soru önergesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İLGİ: TBMM Başkanlığının 15.03.2004 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-7/2066-4753/16529 sayılı yazısı.

Bursa Milletvekili Sayın Kemal DEMİREL'in 7/2066-4753 sayılı yazılı soru önergesinin cevabı ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.

Binali YILDIRIM
Ulaştırma Bakanı

EK :
1 Cevap formu(4 Sayfa)
DAĞITIM:
TBMM Başkanlığına
Başbakanlığa

7/2066

BURSA MİLLETVEKİLİ SAYIN KEMAL DEMİREL'İN 7/2066-4753 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

Genel olarak Türk boğazları olarak bilinen ve İstanbul ve Çanakkale boğazları ile Marmara Denizi'nden oluşan su yolu, yüzyıllardır kuzeyden güneye ve güneyden kuzeye gemilerin geçişini sağlamada büyük önem taşımaktadır.

Son günlerde boğazlarımızda meydana gelen gemi kazaları ülkemizin içinde bulunduğu siyasi ve ekonomik çalkantılar nedeniyle yeterince yer bulamamış ve tartışılamamıştır.

Boğazlarımızda ve Marmara denizinde sürekli gemi kazaları yaşanmakta ve buna paralel olarak da sularımız altında yoğun metal batıkları oluşmaktadır. Bunun sonucu olarak hem fiziksel hem de ekolojik kirlilikler kendini göstermektedir.

SORU 1-Çanakkale ve İstanbul Boğazlarından yılda ortalama kaç gemi geçiş yapmaktadır? Geçişlerin günlük ortalaması ne kadardır?

CEVAP 1-İstanbul Boğazı'ndan;

-1997 yılında toplam 50942 gemi geçmiş olup, bunun günlük ortalaması 142 gemidir.

-1998 yılında toplam 49304 gemi geçmiş olup, bunun günlük ortalaması137 gemidir.

-1999 yılında toplam 47906 gemi geçmiş olup, bunun günlük ortalaması 133 gemidir.

-2000 yılında toplam 48079 gemi geçmiş olup, bunun günlük ortalaması 134 gemidir.

-2001 yılında toplam 42637 gemi geçmiş olup, bunun günlük ortalaması 117 gemidir.

-2002 yılında toplam 47283 gemi geçmiş olup, bunun günlük ortalaması 129 gemidir.

-2003 yılında toplam 46939 gemi geçmiş olup, bunun günlük ortalaması 129 gemidir.

Çanakkale Boğazı'ndan;

-1997 yılında toplam 36543 gemi geçmiş olup, bunun günlük ortalaması 102 gemidir.

-1998 yılında toplam 38777 gemi geçmiş olup, bunun günlük ortalaması 108 gemidir.

-1999 yılında toplam 40582 gemi geçmiş olup, bunun günlük ortalaması 113 gemidir.

-2000 yılında toplam 41561 gemi geçmiş olup, bunun günlük ortalaması 115 gemidir.

./..

-2001 yılında toplam 39249 gemi geçmiş olup, bunun günlük ortalaması 107 gemidir.

-2002 yılında toplam 42669 gemi geçmiş olup, bunun günlük ortalaması 117 gemidir.

-2003 yılında toplam 42648 gemi geçmiş olup, bunun günlük ortalaması 117 gemidir.

SORU 2-Gemilerin taşıdıkları yüklere göre dağılımı nasıldır? Geçişlerde yüklerine göre kısıtlama getirilmekte midir?

CEVAP 2-İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçiş yapan gemilerin yüklere göre dağılımı; Tehlikeli madde taşıyan gemi (tanker, kimyasal tanker, LPG, LNG), Kuru Yük Gemisi, Dökme Yük Gemisi, Konteyner Gemisi, Ro-Ro Gemisi ve Koster gibi sınıflara ayrılmaktadır. Türk Boğazlarından geçişler, gemiler tarafından Gemi Trafik Hizmetlerine gönderilen SP-1 (Seyir Planı 1) Raporuna göre ve gemi tiplerine göre (Yolcu Gemileri, Ro-Ro Gemileri, Frigorifik Gemiler, Canlı Hayvan Taşıyan Gemiler, Özel Yapılı Gemiler, Büyük Olmayan Kuru Yük Gemileri, Büyük Kuru Yük Gemileri, Tehlikeli Yük Taşıyan Büyük Olmayan Gemiler, Tehlikeli Yük Taşıyan Büyük Gemiler) yapılan planlamaya istinaden gerçekleştirilmekte olup, ayrıca tehlikeli madde taşıyan ve 200 metre ile üzeri gemilere gündüz geçiş yaptırılmakta ve Boğaz bazen tek taraflı bazen de çift taraflı olarak deniz trafiğine kapatılmaktadır.

SORU 3-Gemilerin geçişine izin verilirken, gemilerin sağlamlığı ile ilgili özelliklere bakılmakta mıdır?

CEVAP 3-Türk Boğazlarından uğraksız geçiş yapacak gemilere, Montrö Boğazlar Sözleşmesi gereğince gemiler geçiş yapmadan önce acenteleri aracılığı ile vermiş oldukları SP-1 (Seyir Planı 1) Raporunda uluslararası ve ulusal mevzuatımıza göre uygun olduklarını beyan etmeleri üzerine geçiş yapmakta; Türk Boğazlarından geçerek Türk Limanlarına gidecek-uğraklı-gemiler; gemi Türk Bayraklı ise Bayrak Devleti Kontrolüne göre, gemi yabancı bayraklı ise Liman Devleti Kontrolüne göre denetlenmektedir.

SORU 4-Son 10 yılda boğazlarda kaç kaza meydana gelmiştir. Bu kazalar sonucunda kaç gemi batmıştır? Bu kazalarda can kaybı kaç kişidir, ekonomik kayıp ne kadardır?

CEVAP 4- **"BOĞAZLAR VE MARMARA BÖLGESİ DENİZ TRAFİK DÜZENİ HAKKINDA TÜZÜK'**ün 1 Temmuz 1994 tarihinde yürürlüğe girmesinden sonra deniz kazaları ve olaylarında büyük oranda azalma olmuştur. 1990-1994 yılları arasında İstanbul Boğaz'ında 156 kaza (sürtünme, çatışma, karaya oturma, batma gibi) vuku bulmuş iken, 1994-2003 yılları arasında 103 kaza (sürtünme, çatışma, karaya oturma, batma gibi) vuku bulmuştur.

./..

Çanakkale Boğaz'ında ise 1994-2003 yılları arasında 70 kaza (sürtünme, çatışma, karaya oturma, batma gibi) meydana gelmiştir. Bu kazaların en önemlisi şiddetli Lodos'tan dolayı karaya oturarak Florya açıklarında ikiye bölünen Volganeft 248 tankeri, 2000 yılında Çanakkale Boğaz'ında batan Mehmet Sadık isimli koster, 2003 yılında Şile açıklarında batan Anatolia isimli kuru yük gemisi ve 2004 yılında Karadeniz'de İstanbul Boğazı girişine 8 mil açıkta batan Hera isimli gemi olup, söz konusu kazalardan sadece Hera isimli geminin batmasında 19 kişinin can kaybı bulunmaktadır. Meydana gelen çevre kirliliği nedeniyle ekonomik kayıplar mevcuttur.

SORU 5-Batan gemilerden kaç tanesi çıkartılmıştır?

CEVAP 5-Batan gemilerden henüz çıkartılan bulunmamakla birlikte, Türk Boğazları'nda bulunan batıkların çıkartılması amacıyla gerekli yasal düzenlemelerin yapılması için çalışmalar sürdürülmektedir.

SORU 6-Yaşanan kazaların Marmara Denizi ve boğazlarda meydana getirdiği zararlar nelerdir? Ekolojik dengedeki bozuklukların düzeltilmesi yönünde bir çalışmanız var mıdır?

CEVAP 6-Türk Boğazları'nda Gemi Trafiğinin artması, çevre kirlenmesine ve doğal hayatın bozulmasına da çok olumsuz etkileri vardır. İstanbul Boğazı; ekolojik, biyolojik, meteorolojik ve hidrolik özelliklerinden dolayı Akdeniz ve Karadeniz arasında kendisine özgü bir eko-sistem oluşturur. Birçok Akdeniz kökenli balık türü, Ege ve Marmara'yı geçerek Karadeniz'e ulaşmaktadır. Türk Boğazları; Karadeniz ve Akdeniz'deki biyolojik çeşitliliğin devamı için hayati öneme haizdir. Ancak, İstanbul Boğazı uzun yıllardan beri deniz canlıları için doğal yaşam ortamı iken, kirletilmesinden dolayı üretkenliğini yitirmiştir.

Boğaz çok önemli bir biyolojik koridor olmasına rağmen, yılda ortalama 48.000 geminin geçmesinden dolayı sürekli olarak kirletilmektedir. Karadeniz'de yaşayan deniz canlısı türlerinin büyük çoğunluğu Akdeniz göç kökenlidir. Ancak, son yıllarda bu göç, ekolojik dengenin bozulmasından dolayı hemen hemen durmuştur.

Teknolojik gelişmeler sonucu gemi boyutları ve tonları büyük ölçülere ulaşmıştır. Boğazları geçen gemilerin bir kısmı patlayıcı madde, ham petrol, amonyak ve sıvılaştırılmış gaz gibi tehlikeli kargo taşımaktadır.

Türk Boğazlarında artan trafik, büyük boyutlara ulaşan kazalar ve kazalar sonucunda meydana gelen yangınlar, kıyılara verilen zararlar ve çevre kirliliği sonucu bölgede seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak için zorunlu hale gelen düzenlemelerin yapılması amacıyla, seyir güvenliğinin "ULUSLARARASI DENİZDE ÇATIŞMAYI ÖNLEME KURALLARI (COLREG 72) çerçevesinde yeniden düzenlenerek **"Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkındaki Tüzük"** 1 Temmuz 1994 tarihinde yürürlüğe konulmuştur.

./..

SORU 7-Sigortasız gemilerin boğazlardan geçişini engellemek konusunda planlanmış çalışmalarınız var mıdır?

CEVAP 7-Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü Uygulama Talimatına istinaden Türk Boğazları'ndan geçiş yapacak tüm gemilerden P&I Klüp sigortası zorunluluğu aranmaktadır.

SORU 8-Boğazlardan geçen gemilerde yaş sınırlaması var mıdır? Geçen gemilerde herhangi bir özellik aranmakta mıdır?

CEVAP 8-Gerek uluslararası konvansiyonlar tarafından gerekse yürürlükteki mevcut ulusal mevzuatta, gemilere yaş sınırlaması getirilmediğinden, Türk Boğazlarından geçiş yapan gemilerde de herhangi bir yaş sınırlaması bulunmamakta olup, Türk Boğazlarından geçiş yapan gemilerden ulusal mevzuat ve uluslararası konvansiyonlara uygun olması özelliği aranmaktadır.

SORU 9-Geçişlerde gemilere zorunlu klavuz kaptan uygulaması yapılmakta mıdır?

CEVAP 9-Montrö Boğazlar Sözleşmesi gereği, Türk Boğazlarından uğraksız geçiş yapan gemilere kılavuzluk zorunlu olmadığı için bu gibi geçiş yapan gemilere kılavuz kaptan almaları tavsiye edilmektedir. Türk Boğazlarından İzmit Körfezi, Marmara Denizi, İstanbul ve Çanakkale içerisindeki herhangi bir Türk Limanına uğramak üzere uğraklı geçiş yapan gemilere, 300 metre ve üzeri tüm gemiler ile yedekli geçiş yapan gemilere kılavuzluk zorunludur.