

7/5402

T.C.
ULAŖTIRMA BAKANLIĐI
AraŖtırma Planlama ve Koordinasyon Kurulu BaŖkanlıĐı

SAYI : B.11.0.APK.0.10.01.21./EA/ - 684-16031
KONU : İstanbul Milletvekili
Sayın Mehmet SEVİGEN'in
yazılı soru önergesi

19 NISAN 2005

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŖKANLIĐINA

İlgi: TBMM BaŖkanlıĐının 31.03.2005 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-10096 sayılı yazısı.

İstanbul Milletvekili Sayın Mehmet SEVİGEN'in 7/5402-10097 sayılı yazılı soru önergesinin cevabı hazırlanarak ekte sunulmuŖtur.

Bilgilerinize arz ederim.



Binali YILDIRIM
UlaŖtırma Bakanı

E K :

1 Cevap formu(3 Sayfa)

DAĐITIM:

TBMM BaŖkanlıĐına
BaŖbakanlıĐa

İSTANBUL MİLLETVEKİLİ SAYIN MEHMET SEVİGEN'İN
7/5402-10097 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

Önergede bahsedilen hususlara verilen cevaplara temel oluşturması için Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) açısından genel olarak, aktif ve pasif katılımcı olmak üzere iki ayrı gemi tipinin açıklanmasına ihtiyaç duyulmuştur.

Bu kapsamda;

-Aktif Katılımcı Gemiler: Yerel Deniz Trafiği kapsamındaki gemiler haricinde, her ne maksatla olursa olsun TBGTH (Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri) alanında bulunan; boyu ne olursa olsun tehlikeli yük taşıyan tüm gemiler ile Türk Boğazları'ndan uğraklı veya uğraksız geçiş yapacak boyu 20 metre ve daha büyük gemiler, TBGTH (Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri) alanı içinde Aktif Katılımcı olarak tanımlanırlar. Bu gemilerin raporlama sisteminin (TÜBRAP) tüm gereklerini yerine getirmeleri önemle ve şiddetle tavsiye olunur.

-Pasif Katılımcı Gemiler: Her ne maksatla olursa olsun TBGTH (Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri) alanında bulunan boyu 20 metreden küçük gemilerle, Yerel Deniz Trafiği kapsamındaki gemiler, TBGTH (Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri) alanı içinde Pasif Katılımcı olarak tanımlanırlar. Pasif katılımcı deniz araçları aktif raporlama yapmazlar.

-Yerel Deniz Trafiği: Liman seferi yapan gemiler, feribotlar, şehir hatları gemileri, deniz otobüsleri, düzenli ve düzensiz sefer yapan yolcu tekneleri, gezi tekneleri, balıkçı tekneleri, acente motorları, kamuya ait botlar, römorkörler, sivil toplum örgütlerine ait tekneler, su altı ve sörvey çalışması yapan tekneler ve benzerleri yerel trafik kapsamındadır.

Yerel deniz trafiğini oluşturan tüm deniz araçları, SOLAS (Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi) sözleşmesi kapsamında olsun ya da olmasın içinde bulundukları sektörün VHF kanalını dinlemek ve TBGTH (Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri) tarafından verilecek talimatlara uymakla yükümlüdürler.

Yerel trafiğe ait deniz araçları Türk Boğazları içinde COLREG (Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü)'e göre hareket ederek Trafik Ayırım Düzenini (TAD) en kısa yoldan ve dik bir açı ile geçecekler, boğaz geçişi yapan gemilerin yollarından çıkacak ve bu gemilere çaparız vermeyeceklerdir. Aksine hareket edenler GTH (Gemi Trafik Hizmetleri) merkezlerine rapor edilmelidir.

Yukarıda belirtilen tanımlamalar, TBGTH (Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri) faaliyete başlamadan önce; ilanlarla, baskısı yapılarak dağıtılan 12.000 adet kitapçıkla ve bir çok internet sitesi vasıtasıyla tüm denizcilere ve ilgililere duyurulmuştur.

Bu açıklamalardan sonra;



./..

SORU: 1- Boğazların güvenliği için oluşturulan VTS (Vessel Traffic Services- Gemi Trafik Hizmetleri) sistemine rağmen, 12 Mart 2005 tarihinde Zeytinburnu açıklarında yaşanan gemi kazası; sistemin güvenilirliği ve işletimi konusunda aksaklık olduğunu göstermekte midir?

CEVAP 1- 12 Mart 2005 tarihinde Zeytinburnu açıklarında batan 7 adet LPG kara tankeri yüklü DDD-1 isimli gemi, liman seferi yaptığından pasif katılımcı gemi olup, GTH (Gemi Trafik Hizmetleri)'ye kalkışını ve varışını rapor etmemiştir.

İstanbul Boğazında her gün 1000'in üzerinde yerel deniz trafiği hareketi ile onbinlerce insan ve DDD-1'in benzeri tehlikeli yükler (TCDD ve İDO gibi kurumlara ait arabalı, şehir hatları, su-yakıt tankerleri vb. ile) taşınmaktadır. Bu gemiler pasif katılımcı olmaları nedeniyle, hareketlerini GTH (Gemi Trafik Hizmetleri)'ye rapor etmemekte ve GTH tarafından sürekli izlenmemektedir. Ancak bu gemiler tarafından aktif katılımcı gemilere tehlikeli yaklaşımlar söz konusu olduğunda ya da tüm Boğaz için bir önlem gerektiğinde, söz konusu gemiler çağrılarak gerekli bilgi, uyarı, tavsiye ve talimat verilmektedir.

GTH (Gemi Trafik Hizmetleri) sistemi planlama aşamasında, sistemin teknik imkan ve kabiliyetleri belirlenirken günde ortalama 150-200 aktif katılımcı geminin geçebileceği öngörülmüş ve sistem bu çerçevede inşa edilmiştir. GTH (Gemi Trafik Hizmetleri) sisteminin, teknik imkan ve kabiliyetleri kapsamında, yerel deniz trafiğinin de dahil olduğu pasif katılımcı gemileri de aktif katılımcı gemiler gibi izlemesi, kimliklendirmesi ve raporlarının değerlendirilmesi mümkün değildir.

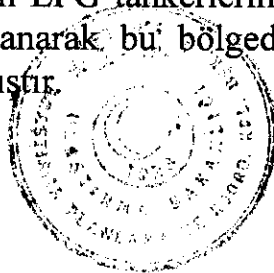
DDD-1 isimli gemiye ait hiçbir bilgiye sahip olmayan GTH (Gemi Trafik Hizmetleri) sisteminin bu olayla ilgili herhangi bir zafiyeti söz konusu değildir. Aksine DDD-1 gemisi su aldığı ve batma tehlikesi içinde bulunduğunu VHF'ten GTH'ye bildirdiği andan itibaren, GTH'nin yazılı acil durum prosedürleri devreye konularak aşağıdaki işlemler yapılmıştır.

1-Gemiden; kimliği, mevkii, yükü ve içinde bulunduğu tehlikeli durum hakkında bilgi alınarak, acil durum raporu oluşturularak, başta Ana Arama Kurtarma ve Koordinasyon Merkezi ve İstanbul Afet Yönetim Merkezi olmak üzere ilgili tüm birimler bilgilendirilmiştir.

2-Gemiden yardım çağrısı alındığı anda, gemiye acil kurtarma botu sevk edilmiş ve GTH radarları ile yönlendirilen acil kurtarma botu olay yerine zamanında ulaşarak gemi personelinin tamamını kurtarmıştır.

3-İstanbul Boğazı deniz trafiği her iki yönden askıya alınmıştır. Olaydan önce kuzeyden Boğaza giren gemiler bilgilendirilmiş ve olay yerinden uzak geçmeleri için gerekli seyir yardımı sağlanmıştır.

4-Denize yayılan LPG tankerlerinin akıntı ve rüzgar etkisi ile gidebilecekleri yer ve zaman hesaplanarak bu bölgedeki demirli tüm gemiler kaldırılarak olay yerinden uzaklaştırılmıştır.



5-Keza LPG tankerlerinin akıntı ve rüzgar etkisi ile gidebilecekleri yer ve zaman bilgisi İstanbul Valiliği Afet Yönetim Merkezi'ne sürekli bildirilerek karada da gerekli önlemlerin alınması yönünde bilgi desteği sağlanmıştır.

SORU 2- DD-1 adlı LPG tankeri yüklü gemi daha önce bildirilen saatten önce denize açılmış mıdır? Açılmış ise bu seyrin denetimi neden yapılamamıştır?

CEVAP 2- DDD-1 gemisi ile yapılan deniz taşımacılığına;

a-İl Trafik Komisyonundan izinli LPG taşıyan kara nakil vasıtaları ile yapılması,

b-Hava Koşullarının uygun olması,

c-Trafik Ayırım Düzeninden geçen gemilere çapariz vermemesi,

d-Taşımacılık faaliyetlerinin; İstanbul Liman Tüzüğü'nün 25.nci maddesi gereği 00:30-06:00 saatleri arasında yapılması, bu saatler dışında kesinlikle yapılmaması,

e-Demirde veya rıhtımda mutlaka vardiya personelinin bulundurulması,

f-Adı geçen ferilerin 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanuna göre denize elverişlilik belgelerinin geçerli olması

hususlarının yerine getirilmesi koşuluyla ilgili iskeleler arasında yapılmasına 2001 yılında izin verilmiştir.

Liman seferi yapan DDD-1 isimli geminin kaptanı, çalıştığı hat itibariyle kesinlikle bilmesi ve uyması gereken aynı zamanda taşıma koşullarında da zikredilen İstanbul Liman Tüzüğü'nün 25. maddesindeki saatlerden önce denize açılarak "Tüzük İhlali" yapmış, ayrıca uygun olmayan hava koşullarında rıhtımdan ayrılarak hem taşıma koşullarının "b" maddesini ihlal etmiş, hem de Türk Ticaret Kanununun 972 nci maddesinde belirtildiği üzere tedbirli bir kaptan gibi davranmamıştır. Bu nedenle konuya ilişkin olarak mevcut mevzuat çerçevesinde idari para cezası tahakkuk ettirilmiştir. Daha önce de benzer ihlaller olmuş gereken cezalar verilmiştir.

SORU 3- VTS sistemiyle hedeflenen "boğazlardaki trafiği belirleyip trafiğin daha etkin akışını sağlamak" görevi neden yerine getirilememiştir?

CEVAP 3- TBGTH (Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri) sistemi, Türk Boğazlarından geçen aktif katılımcı gemileri kimliklendirerek sürekli izlemekte, bilgilendirmekte ve gerekli durumlarda uyarıp, tavsiye ve talimat vermektedir. Söz konusu kaza TBGTH kapsamına girmemektedir. DDD-1 Gemisi, TBGTH (Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri) prosedürleri içinde pasif katılımcı olarak yer aldığından TBTGH'nin bu gemiye ilişkin doğrudan bir sorumluluğu bulunmamaktadır.

