



T.C.
ULAŞTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

7-3629
GK.102

25 Nisan 2012

Sayı : B.11.0.SGB.0.01.00.610.01/1250
Konu : İstanbul Milletvekili
Sayın Atila KAYA'nın
yazılı soru önergesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi: 07.02.2012 tarihli ve A.01.0.KKB.0.10.00.00-46648 sayılı yazınız.

İstanbul Milletvekili Sayın Atila KAYA'nın 7/3629 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı hazırlanarak ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.


Binali YILDIRIM
Bakan

EK :

1) Cevap formu (3 Sayfa)



**İSTANBUL MİLLETVEKİLİ SAYIN ATILA KAYA'NIN
7/3629 ESAS SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI**

Türk Boğazlarında seyir, can, mal ve çevre emniyetini arttırmaya yönelik tesis edilen Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sisteminin bir parçası olan İstanbul Gemi Trafik Hizmetleri 30.12.2003 tarihinde 4 sektör olarak devreye girmiş, 31.12.2008 tarihinde Marmara Denizi ilavesiyle genişleyerek 5 sektör olarak hizmet vermekteydi. 01.11.2011 tarihinde uygulamaya giren yeni düzenle birlikte artık bu sistem yetki ve sorumluluk alan büyüklüğü aynı kalmak üzere 4 sektör halinde hizmet vermeye başlamıştır.

Dünyada emniyeti arttırmaya katkı sağlamak için oluşturulmuş hangi sisteme bakılırsa bakılsın bu sistemlerde yapılacak yeni düzenlemelerin mevcut emniyetin artmasına katkı sağlayacak yönde olduğu görülecektir. İstanbul Boğazında tesis edilen Gemi Trafik Hizmetleri 01.11.2011 tarihine kadar kurulduğu günden beri mevcut yapısını koruyarak çok etkili çalışmalar yapılarak bu güne kadar bölgenin deniz emniyetini sağlamaya yönelik hizmet vermiş olmasına karşın bu tarihe kadar uygulanan sorunsuz düzen kaldırılarak yerine yeni bir düzen getirilmiştir. Bu uygulamanın seyir emniyetini arttırmayacağı aksine azaltacağını belirten uzman görüşleri ve raporlarına rağmen böylesi bir düzenleme gerçekleştirilmiştir. Sayın Bakan ve bürokratların İstanbul Boğazındaki açık tehlikenin bilincinde olmalarına ve tüm denizcilik camiasını bu konuda hassas davranmaya teşvik etmelerine rağmen hangi gerekçeler ile İstanbul Gemi Trafik Hizmetlerinde seyir, can, mal, çevresel yapının emniyetini tehlikeye atacak bir idari karar verdikleri anlaşılamamaktadır.

Buna göre;

SORULAR :

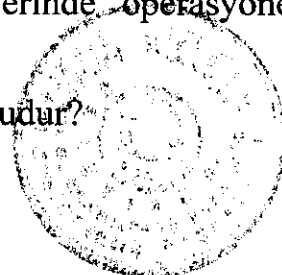
1-Bugüne kadar sorunsuz bir şekilde devam etmekte olan bu düzende neden böyle bir değişiklik ihtiyacı duyulmuştur?

2-Bu değişiklik planlanırken ulusal ve uluslar arası kriterler dikkate alınarak gerekli ön değerlendirme çalışmaları yapılmış mıdır?

3-Bu değişikliğin planlama aşamasında, konunun uzmanları, çalışanlar ve ilgili sivil toplum örgütlerinin görüş ve değerlendirmeleri dikkate alındı mı?

4-Teorisi geliştirilen yeni düzenlemenin uygulanması konusunda yaşanabilecek sorunların tespiti için bir komisyon marifetiyle yerinde operasyonel inceleme yapılmış mıdır?

5-Bütün bu ön çalışmalara ait raporlar mevcut mudur?



CEVAPLAR :

Bilindiği üzere, Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi Ülkemiz deniz ve kıyılarında halihazırda sadece Türk Boğazlarında hizmette bulunmaktadır. Sistemin, işletme, bakım-onarım ve idamesi 02.08.2002 tarih ve 2002/4636 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından yapılmaktadır. Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri, inşaat işleri ve ekipman donatımı tamamlanıp, personel ile donatılarak sistem, 30 Aralık 2003 tarihinden itibaren operasyonel olarak hizmet vermeye başlamıştır.

Sektör düzen değişikliği kararı; seyir, can, mal, çevresel yapının emniyetini tehlikeye atacak bir karar olmadığı gibi hem İstanbul Boğazı içerisinde Sektör Türkeli tarafından alınan gemilerin hem Haydarpaşa ve Karaköy-Salıpazarı limanlarına yanaşan-kalkan gemilerin sektör değişimi ve raporlaması nedeniyle gemi kaptanlarında oluşan dikkat dağılması ve gerekli takibi yapamamalarından kaynaklanan olası kaza ihtimalini bertaraf etmeyi amaçlamaktadır.

Boğazın kuzey girişinde Sektör Türkeli'nin 2 mil uzatılmasıyla alakalı olumsuz yönde hiçbir görüş ileri sürülmemiş olup herkes uygunluğu yönünde hemfikirdir. Sorun olarak gösterilen Sektör Kadıköy ise yukarıda bahsedilen nedenlerden ötürü seyir emniyetini azaltmak değil aksine kritik bölgede bütünlük sağlanarak seyir emniyetini daha da arttırmak açısından 3,5 mil uzatılmıştır. Küçülen orta sektör ise diğer sektörle birleştirilmiştir. Planlama gereği Boğaza her 10 dakikada bir gemi alınmakta olup Uzak Yol Kaptanı olan bir Deniz Trafik Operatörü 1 saat içinde maksimum 5-6 gemiyi takip etmektedir.

Haydarpaşa ve Salıpazarı rıhtımından kalkış yapan gemiler bulundukları sektöre ait haberleşmeyi dinlemekte ve kısa bir süre içinde dahil olacakları diğer sektördeki haberleşmeyi dolayısıyla da trafiği takip edememektedirler.

Bölgeyi kullanan Kılavuz Kaptanların özellikle Haydarpaşa ve Salıpazarı kalkış manevralarında sektör değişikliği nedeniyle Kadıköy sektöründeki gemi trafiğini izleyemedikleri, operatörün gerek Kadıköy sektördeki gemileri gerekse Kılavuz Kaptanları zamanında ve doğru olarak bilgilendirmemesi veya trafiği yönetmede hata yapması sonucunda ciddi kazaların yaşanabileceği bilgisi ve sıkıntıların aktarılması/tespit edilmesi sektör değişikliği yapılmasını zaruri hale getiren diğer bir faktör olmuştur.

Dolayısıyla söz konusu sektör düzenlemesi, anılan sistemi bu tarihten itibaren işleten konunun ülkemizdeki ve Türk Boğazlarındaki tek yetkili uzmanı olan Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünce bu güne kadar gerçekleşen ve oluşan tecrübeler ışığında yapılan değerlendirme neticesinde, seyir emniyetinin daha da artırılması amacıyla yapılmıştır.

Mevcut haliyle deniz trafiğinin en yoğun olduğu bir bölgede tek bir sektörün içinde, tek bir VHF kanalı ile tüm gemi hareketleri izlenebilmekte, kritik sektör içindeki diğer tüm gemiler ve yerel trafik tarafından konuşmalar ve diğer gemi hareketleri takip edilebilmekte ve dolayısıyla hata yapma riski azalmaktadır.

Bu uygulamadan etkilenecek olan gerek ulusal gerekse IMO, IALA; IMPA; EMPA gibi uluslararası kurum, kuruluş ve hizmet sektörlerinin uygulama hakkında olumsuz her hangi bir beyanları bulunmamaktadır.

Uygulama öncesinde Deniz Trafik Operatörleri Derneği dışında kalan ilgililerden uygulama hakkında hiçbir tereddüt ve olumsuz görüş KEGM'ne intikal etmediği gibi 01.11.2011 tarihinde yürürlüğe giren yeni sektör düzeninin gemi trafiği açısından herhangi bir olumsuzluk oluşturduğuna dair hiçbir ilgili kuruluşça herhangi bir olumsuz görüş intikal etmemiştir.

Sonuç olarak, Tüm İstanbul Boğazı ise 17 deniz mili uzunluğunda olup 2003 yılında sistem hizmete başladığında İstanbul Boğazında çift yönlü trafik uygulanmaktaydı. Ancak 2005 yılından bu yana İstanbul Boğazında seyir, can, mal ve çevre emniyetini daha da arttırmak amacıyla tek yönlü trafik uygulamasına geçilmiştir.

Bu 17 millik alan şu anda 3 ayrı sektör tarafından izlenmektedir. Birçok ülkede sektörler 8 saat izlenmekte iken, Ülkemizde ise 2 Nisan 2012 tarihinden itibaren her bir sektörün 8 saatlik vardiyalar halinde 2 Uzak Yol Kaptanı Deniz Trafik Operatörü tarafından kontrol edilmesi planlanmaktadır. Hali hazırda 2 saat çalışıp 2 saat dinlenen bir Uzak Yol Kaptanı Deniz Trafik Operatörünün vardiyada olduğu zaman günlük çalışma süresi sadece 4 saattir.

