



T.C.

ULAŞTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

20 Mart 2012

7/2613
GK=81

Sayı : B.11.0.SGB.0.01.00.610.01/887
Konu : İstanbul Milletvekili Sayın
Erdoğan TOPRAK'ın
yazılı soru önergesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi: 16.01.2012 tarihli ve A.01.0.GNS.0.10.00.00-42116 sayılı yazınız.

İstanbul Milletvekili Sayın Erdoğan TOPRAK'ın 7/2613 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı hazırlanarak ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.

Binali YILDIRIM
Bakan

EK :

1) Cevap formu (4 Sayfa)

Hakkı Turaylıç Caddesi No:5 06338 Emek / Çankaya / ANKARA

Telefon: 203 13 45

E-posta: sgbl@ubak.gov.tr

Bağlı Kuruluşlar



Faks: 203 13 86

İnternet Adresi: www.ubak.gov.tr

İlgili Kuruluşlar



İlgili Kurum/Kuruluşlar



Ayrıntılı bilgi alınacak kişi:

Şakir ÖZDEMİR

Şube Müdürü

**İSTANBUL MİLLETVEKİLİ SAYIN ERDOĞAN TOPRAK'IN
7/2613 ESAS SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI**

Dünyanın en önemli geçiş noktalarından biri olan İstanbul Boğazı; coğrafi özellikleri nedeniyle son derece riskli ve tehlikeli deniz yollarından birisidir. Boğazdan 50 binden fazla gemi geçmektedir. Bu gemilerden yaklaşık 20 bini kılavuzluk hizmeti almaktadır. Her yıl milyonlarca ton petrol geçmektedir. Boğazın coğrafi yapısı denizcileri zorlamaktadır. İstanbul Boğazı kaza riski en yüksek denizalanıdır.

Son yıllarda seyir güvenliğine yönelik önlemler alınmaya çalışılmıştır. Ancak alınan bu önlemlerin yeterli olmadığı yaşanan ancak ucuz atlatılan kazalarla ortaya çıkmaktadır. Buna rağmen meydana gelen tanker ve yük gemisi kazaları İstanbul'da maddi kayba ve çevre felaketlerine sebep olmuştur.

Uzmanlar Boğaz'da yaşanacak olası bir tanker patlamasının 11 şiddetinde bir depreme eşdeğer yıkım yaratacağını ve yaklaşık 50 kilometrelik bir alanda etkili olacağını ifade etmekte. Boğaz'da en sık yaşanan kazalardan biri de akıntıya kapılan ya da dümeni kilitlenen gemilerin Boğaz'ın sığ sularında karaya oturması ve hatta evlerin içine kadar girmesidir. Bütün bu veriler ışığında İstanbul Boğazına ilişkin duyulan kaygı ve endişeler artmıştır.

Bu çerçevede;

SORULAR:

1-Boğazda seyir güvenliğinin sağlanması için alınan önlemler nelerdir? Yeterli midir?

2-Boğazda olası bir büyük kaza ve felaketi için acil bir eylem planı var mıdır? Bunun temel unsurları nelerdir?

3-Boğaz trafiğinde son 10 yıl içinde nasıl bir seyir meydana gelmiştir? Artış var mıdır veya azalma söz konusu mudur?

4-12 Haziran seçimleri öncesinde Sayın Başbakan'ın sunduğu 'KANAL İSTANBUL' projesi yaşama geçirilebilecek mi? Bu proje İstanbul Boğazının trafiğinin yükünü hafifletecek mi?

CEVAPLAR:

Türk Boğazlarındaki seyir emniyetinin en üst seviyeye ulaştırılması amacıyla ve Montreux Boğazlar Sözleşmesine uygun olarak 06 Kasım 1998 tarih ve 23515 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiş olan "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü", 15.11.2011 tarihli ve 952 sayılı Bakanlık Oluru ile yayımlanarak yürürlüğe giren "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü Uygulama Talimatı" ve 14.04.2011 tarihli ve 11452 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren "İstanbul Liman Başkanlığı Yerel Deniz Trafiği Rehberi" uygulamaya konulmuş ve başarı ile uygulanmaktadır.

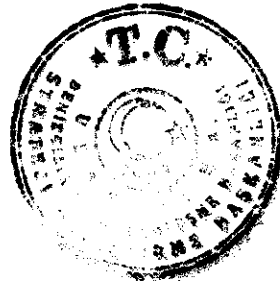


Türkiye için hayati öneme haiz bu bölgenin, devamlı bir artış gösteren ve özellikle tehlikeli yük taşıyan gemi trafiğinden kaynaklanan büyük bir risk altında oluşu, yine bölgedeki yüksek trafik yoğunluğu, artan gemi boyları, karmaşık trafik yapısı, güç hava, deniz akıntısı ve iklim şartları, hassas çevre koşulları, mahalli tehlikeler, artış gösteren deniz kazaları, gemi trafiğini etkileyen diğer denizcilik faaliyetleri, komşu ülkelerle işbirliği ihtiyacı, gemilerin ilerlemesini kısıtlayan dar su geçitleri, liman konfigürasyonu, köprüler ve benzeri unsurların da mevcut olması nedeniyle gemi trafik hizmetlerini gerekli düzeyde sağlayabilecek modern bir gemi trafik hizmetlerinin tesisini gerektirmiş ve bunu uluslararası açıdan da zorunlu kılmıştır.

Bu sebeple, İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizi'nde seyir, can, mal ve çevre emniyetinin artırılması ile bölgedeki deniz trafiğinin anlık izlenerek yönlendirilmesi ve meydana gelebilecek deniz kazası risklerinin azaltılması amacıyla Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) Sistemi 30 Aralık 2003 tarihinde hizmete açılmıştır. Bu sayede Türk Boğazları'ndan geçiş yapan gemilerin her türlü hareketi 7/24 saat takip edilebilmekte, tehlikeye giden gemiler uyarılabilmekte ve gerektiğinde bu tür gemilere, boğazların kritik noktalarına konuşlandırılan römorkörler ve can kurtarma botları ile kılavuz kaptan sevk edilerek olası kazaların önüne geçilmektedir.

Bununla birlikte, her iki Boğazın yanı sıra Marmara Denizi'nde devam eden trafik ayırım şeridindeki gemi trafiğinin izlenebilmesi amacıyla Marmara Denizi'ni kapsayan 3 adet Trafik Gözetleme İstasyonu kurularak 02 Temmuz 2008 tarihinde sistemin açılışı gerçekleştirilmiştir. Marmara Denizi'nin ana sisteme entegre olmasıyla Marmara Denizi'ndeki Trafik Ayırım Düzeni içinde kalan alanın tamamı ve Bozcaada'nın Batı ve Güneybatı istikametinde kalan 20 deniz mili alan kapsanmıştır. Böylece Ege Denizi'nden Karadeniz'e kadar kesintisiz izleme imkânı sağlanmıştır.

Türk Boğazlarında seyir emniyetinin artırılması noktasında, kıyı devleti olarak son yıllarda bulunduğumuz coğrafyada ilk ve tek olan son derece güçlü ve teknolojik donanıma sahip römorkörler, can kurtarma botları, yakıt toplama gemisi gibi birçok operasyonel yatırımlar gerçekleştirilmiş yine seyir emniyetinin ve güvenliğinin vazgeçilmez unsurlarından olan deniz haberleşme sistemlerimiz modernize edilmiş, seyir fenerlerimiz uzaktan izleme sistemleri ile donatılmış, fenerlerin üzerlerine konan AIS cihazları ile her türlü gemi hareketi izlenebildiği gibi gemilere seyir emniyetine ilişkin uyarılar, bilgilendirmeler ve meteorolojik ihbarlar otomatik olarak yapılmaktadır.



Ancak yaşanan kazalara bakıldığında gemilerin kondisyonları, bu gemilerin dünyanın en tehlikeli ve dar doğal su yolu olan Türk Boğazlarına girmeden önce gerek geminin bayrak devleti, gerekse bulunduğu limandan hareket etmeden önce liman devleti tarafından kurallara uygun olarak kontrol edilmesi ve bu kontroller sonucunda ise gemisini en iyi bilen ve yaşanabilecek riskleri değerlendirebilecek olan gemi kaptanları tarafından da gerekli hazırlıklar ve kontrollerin yapılmasında yaşanan eksiklik ve hatalar Türk Boğazlarındaki riskleri arttırmaktadır.

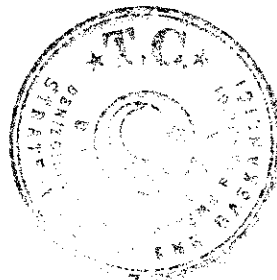
Dolayısıyla yaşanabilecek kaza risklerini minimize etmek amacıyla Türk Boğazlarından geçen gemilere kılavuz kaptan ve eskort römorkörü almaları noktasında şiddetle tavsiye etmemize rağmen, Möntrö Boğazlar sözleşmesine tabi olan uğraksız geçiş yapan gemilerin İstanbul Boğazında kılavuz kaptan alma oranı %41, eskort römorkörü kullanma oranı ise sadece % 2' dir.

Sonuç olarak Türk Boğazlarında seyir emniyetinin ve güvenliğinin sağlanması noktasında alınan önlemler yeterli olup, ancak bu önlemlerle birlikte yukarıda bahsettiğimiz insan faktörü ve kalitesi, gemi standartları, liman ve bayrak devleti kontrolleri gibi hususlarında dikkate alınmasıyla seyir emniyeti ve güvenliğine ilişkin olabilecek riskler minimize edilebilecektir.

İstanbul Boğazında 2000'li yılların başlarında yıllık yaklaşık 45000 civarında gemi geçişi yapılmakta iken, Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sisteminin faaliyete girmesi ile gemi geçişlerinde belirgin bir artış yaşanmış ve bu sayı son dönemlerde 50000 civarında seyretmektedir.

Ancak, gemi geçişinde yaşanan bu artışa rağmen, alınan tedbirler neticesinde geçmiş yıllardaki "INDEPENDENTA" ve "NASSIA" boyutunda bir kaza yaşanmamıştır. Geçtiğimiz günlerde İtalya'da yaşanan ve ölümle sonuçlanan Costa Concordia kazası gibi kazalar bizlere insan faktörünün ne kadar önemli olduğunu göstermekte olup, yapılan çalışmalar insan hatalarından kaynaklanan kazaların % 83 olduğunu göstermektedir.

Boğazlarda halen faaliyette bulunan Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi'ni işletilmesinden sorumlu ve uygulayıcı birim olan Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından olası bir deniz kazası durumunda acil müdahale birimleri teşkil edilmiş olup, İstanbul Valiliği bünyesinde de Afet Koordinasyon Merkezi'nin çalışmaları kapsamında olası bir kaza durumunda ilgili kurum ve kuruluşların da katkı sağlayacakları irtibat noktaları mevcuttur. Boğazlarda olası deniz kazalarında petrol ve diğer kirliliğine karşı anında müdahale yapılabilmesi amacıyla Bölgede çeşitli noktalara "Acil Müdahale İstasyonu" kurulması yönündeki çalışmalar devam etmektedir.



SON 10 YILDA İSTANBUL BOĞAZI TRAFİĞİ

Geçiş Özeti									
YILLAR	Toplam Gemi Adedi	Bir Önceki Yıla Göre Gemi Geçişindeki Artış Oranı	Kılavuz Kaptanlı Geçiş Adedi	Kılavuz Kaptanlı Geçiş Oranı	Tanker Adedi	Bir Önceki Yıla Göre Tanker Geçişindeki Artış Oranı	Tankerlerin Toplam Geçişlerindeki Oranı	Tehlikeli Yük Miktarı (Bin MT)	Bir Önceki Yıla Göre Tehlikeli Yük Miktarındaki Artış Oranı
2003	46.939	0%	21.175	45%	8.097	0%	17%	134.604	0
2004	54.564	16%	22.318	41%	9.399	16%	17%	143.898	7%
2005	54.794	0%	24.494	45%	10.027	7%	18%	143.567	0%
2006	54.880	0%	26.589	48%	10.153	1%	19%	143.452	0%
2007	56.606	3%	26.685	47%	10.054	-1%	18%	143.939	0%
2008	54.396	-4%	27.001	50%	9.303	-7%	17%	140.357	-2%
2009	51.422	-5%	24.977	49%	9.299	0%	18%	144.660	3%
2010	50.871	-1%	26.035	51%	9.274	0%	18%	146.750	1%
2011	49.798	-2%	26.011	52%	9.103	-2%	18%	138.496	-6%
Yıllık Ortalama	52.697		25.032	48%	9.412		18%	142.191	

