



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

7/2415
6K=83

20 Mart 2012

Sayı : B.11.0.SGB.0.01.00.610.01/880
Konu : Hatay Milletvekili
Sayın Mevlüt DUDU'nun
yazılı soru önergesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

- İlgi: a) TBMM Başkanlığı'nın 12.01.2012 tarihli ve KAN.KAR.MD.A.01.0.GNS.0.10.00.00-7/2415-66954 sayılı yazısı.
b) Başbakanlığın 17.01.2012 tarihli ve B.02.0.KKG.0.12/610-2-568/289 sayılı yazısı.

Hatay Milletvekili Sayın Mevlüt DUDU tarafından sayın Başbakanımıza yöneltilen ve Sayın Başbakanımıza da kendileri adına Bakanlığımız koordinatörlüğünde cevaplandırılmasını tensip ettikleri 7/2415 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı hazırlanarak ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.


Binali YILDIRIM
Bakan

EK :

1) Cevap formu (3 Sayfa)

DAĞITIM

T.B.M.M. Başkanlığına
Başbakanlığa



**HATAY MİLLETVEKİLİ SAYIN MEVLÜT DUDU'NUN
7/2415 ESAS SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI**

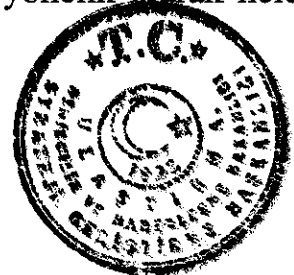
İskenderun limanının iki mil açıklarında 26 Şubat 2000 tarihinde demirleyip 4 yıl bekledikten sonra 2004 yılında 2200 ton zehirli madde ile körfezde sulara gömüldü. Atığın sadece 150 tonu çıkarılmış ve kalanı deniz dibinde kaderine terk edilmiştir.

Ulla gemisinin yol açtığı kirliliğin ve temizleme çalışmalarının neticelerini tespit için oluşturulan bilirkişi heyetinin raporuna göre, 150 tonu çıkarılan atığın, 200 tonu deniz dibinde kabuk bağlamış ve 1850 tonu ise kayıptır. Denize karışmış durumda olan bu atığın ise temizlenmesi mümkün değildir.

Son iki yılda, bölgede balıkçılık bitme noktasına geldi. Bölgenin sahip olduğu temiz ve güzel doğal hayatı yok olmakta ve tehlikeye atılmaktadır. Bu olayla ilgili gerçeklerin en kısa zamanda ortaya koyulması gerekmektedir.

SORULAR:

- 1-Ulla gemisinin batmasıyla ilgili olarak gerekli araştırma başlatılmış mıdır?
- 2-Ulla gemisi bekletilirken, olabilecek olumsuz gelişmeler ve sabotajlara karşı herhangi bir koruma önlemi alınmış mıydı?
- 3-Bu gemi battığı andan itibaren bulunduğu alanda ne gibi zararlı etkilere sebep olmaya başlamıştır? Ve halen devam eden bu etkiler nelerdir?
- 4-Olabilecek zararlı etkilerin en aza indirilmesi ve ortadan kaldırılması için neler yapmayı planlıyorsunuz?
- 5-İskenderun ve çevresindeki canlıların (insanlar, hayvanlar ve bitkiler) olabilecek toksik etkilerden korunması için başlatılan çalışmalar nelerdir?
- 6-Geminin battığı alanda, denizdeki canlıların kurtarılması için şimdiye kadar neler yapılmıştır? İleriye yönelik olarak neler yapmayı planlıyorsunuz?
- 7-İskenderun ve çevresindeki halkımıza, deniz ürünlerinin tüketimiyle ilgili olarak, şimdiye kadar bilgilendirme ve korunmaları amacıyla neler yapılmıştır?
- 8-Bu gemi batığının bulunduğu yerden çıkartılarak, ülkesine geri gönderilmesi konusunda şimdiye kadar neler yapılmıştır ve ileriye yönelik olarak neler yapmayı planlıyorsunuz?



CEVAPLAR:

2004 yılında İskenderun limanının 2 mil açığında batan Ulla Gemisi ile ilgili tüm çalışmalar Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (mülga Çevre ve Orman Bakanlığı) tarafından koordine edilmiştir.

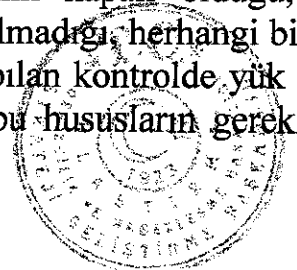
Bu kapsamda, Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca geminin acenteliğini yapan Mavi Deniz Taşımacılık ve Gemi Acenteciliği Tic. Ltd. Şti. ne 2872 sayılı Çevre Kanunu Uyarınca 29.188.066.- TL idari para cezası uygulanmış ve firmaya tebliğ edilmiştir.

Geminin battığı haberi alındıktan sonra süratle olay mahalline intikal edilmiş ve ilk iş olarak batış noktasının koordinatları belirlenerek basın yayın organları aracılığı ile koordinatları verilen noktanın 200 m. yarıçaplı alan içerisinde avlanılmaması, dalış yapılmaması vb. denizcilik faaliyetlerinde bulunulmaması konusunda halk düzenli ve sürekli olarak uyarılmıştır.

Hatay Valiliğince, batık Ulla gemisi için yapılan basın açıklamasında; elde edilen bilimsel veriler ışığında denize girilmesinde ve deniz ürünlerinin tüketilmesinde hiç bir sakınca bulunmadığı bildirilmiştir. Ayrıca, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından batık gemi ile ilgili olarak, Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığına bilgi verilerek, denizcilere gerekli ilanların yapılması sağlanmıştır. Başbakanlık Acil Durum Yönetimi Genel Müdürlüğünce de geminin battığı noktada 65 metrelik yarıçap içerisinde canlılar için tehlike ihtimali olduğu, ihtiyata binaen geminin 200 metre yakınına kimsenin girmemesi, ölü balıkların yenmemesi uyarısında bulunulmuştur.

Geminin battığı ilk gün de dahil olmak üzere, düzenli olarak belirli periyotlarda batış noktasından, itibaren akıntı yönünde 20-50 ve 100. metrelerden, yüzeyden yaklaşık 1 m. derinlikten su numuneleri alınarak analizleri yapılmak üzere, Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca Çevre Referans Laboratuvarına gönderilmiş ve analiz sonuçlarının sınır değerlerin altında olduğu görülmüştür.

İskenderun Liman Başkanlığının 30.01.2012 tarihli yazısı ekinde yer alan 11/03/2004 tarihli Kurum temsilcilerinden oluşan komisyon tutanağında, "Gemi borda ve güverte kaplamalarının (saçlarının) aşırı derecede çürüdüğü su üzerinden görünen karina kaplamalarında ise aşırı çürüme yanında kalın midye ve yosunla kaplandığı, köprü üstü ve telsiz kamarasının tavanlarının delindiği ve yağmurdan dolayı su aldığı, makine dairesine inilerek sintinede yapılan iskandilde yaklaşık 1.5 metre su birikintisi olduğu, açık olan 2 no.lu ambar manifoldunda yapılan kontrolde yükün bir kısmının güverteden aldığı sanılan deniz suyu sızıntısından ıslandığı ve katılaştığı, ambar kapaklarının tamamının kapalı olduğu, hidrolik sistemle çalışan kapakların hali hazırda açılma imkanı olmadığı, herhangi bir nedenle gemi yükünde bir eksilme olmadığı, gemi etrafında yapılan kontrolde yük veya atık (yağ, sintine vb.) sızıntısı olmadığı" ve tespit edilen bu hususların gerekli yerlere bildirildiği belirtilmiştir.



07/09/2004 tarihli raporda; batık noktası civarında geminin makine aksamı ve sintine, slaç ile yakıt tanklarından sızan yakıt ve yağların yüzeye çıktığı ve bu kirliliğin yoğun olmadığı belirtilmiştir. Bu rapora göre, herhangi bir balık ölümü gözlenmemiş olup, göreve çıkan teknenin sonar cihazından batık civarında canlı balık sürüleri gözlenmiştir. Yükün çıkarılması operasyonu süresince de, hem deniz suyundan alınan numune sonuçları hem de yükün pompalandığı gemi ambarlarındaki yük üstü suyundan alınan numune sonuçları, uzmanlarca tüm detayları ve yönleriyle değerlendirilmiş olup, buna göre hem deniz suyunun hem de gemi ambarına eklenen malzemenin duru fazındaki suyun içerdiği ağır metal ve genel kirlilik oranı bakımından, ulusal ve uluslararası mevzuatta öngörülen sınır değerlerin çok altında olduğu anlaşılmıştır. Şu ana kadar tespit edilen olumsuz bir etki olmamakla birlikte, halen devam eden olumsuz etkileri görülmemektedir.

Gemi battıktan sonra olay yerinde yapılan ölçümlerde suyun pH değerinin 8.21, su sıcaklığının 29.3 °C olarak ölçüldüğü, ölçülen bu değerlerin de yetkililerce su canlıları açısından normal değerler olarak ifade edildiği, İl Gıda, Tarım ve Hayvancılık Müdürlüğü'nün 30.01.2012 tarihli yazısında da canlılardan alınan numunelerin analiz sonuçlarının olumsuz çıkmadığı belirtilmiş olup, şu ana kadar herhangi bir deniz canlısı ölümüne ve kurtarılmayı bekleyen deniz canlısına rastlanılmamıştır.

İl Gıda, Tarım ve Hayvancılık Müdürlüğü'nün 30.01.2012 tarihli görüşünde Ulla gemisinin batış tarihinden itibaren düzenli periyotlar halinde bölgeden su ve deniz ürünlerinden numuneler alınarak insan sağlığına zararlı olabilecek kalıntı ve ağır metaller yönünden laboratuvar tetkiklerinin yapıldığı, yapılan analiz neticelerinden tehlike oluşturabilecek değerlerde sonuçlara rastlanılmadığı, yapılan analizlerle ilgili su ürünleri satış yerlerine, su ürünleri kooperatiflerine, kooperatifler aracılığıyla su ürünleri ticareti yapan gerçek kişilere ve halkımıza duyurular yapılmaktadır.

Öte yandan, gemi yükünün çıkarılması operasyonu, 01.06.2005 tarihinde başlamış ve yükü İspanya'ya götürmek üzere hazır bulunan AMORİTO isimli geminin bakım zamanının gelmiş olması nedeniyle gerekli bakım ve kontrolleri gerçekleştirmek üzere, İspanya'ya hareket ediş tarihi olan 21.10.2005 gününe kadar devam etmiştir.

Batan gemi ile ilgili olarak denizden çıkartılması ve/veya geri dönüştürülmesine yönelik bir talebin olmadığı ancak böyle bir talebin olması durumunda Gemi Söküm Yönetmeliği kapsamında değerlendirilecektir.

