



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

7110638  
616.92

Sayı : 44697349-610.01/69266  
Konu : İzmir Milletvekili  
Sayın Mustafa Ali BALBAY'ın  
yazılı soru önergesi

25 Ağustos 2017

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi: 16.01.2017 tarihli ve 43452547-120.07-78057 sayılı yazınız.

İzmir Milletvekili Sayın Mustafa Ali BALBAY'ın 7/10638 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı ilişikte sunulmaktadır.

Bilgilerinize arz ederim.

  
Ahmet ARSLAN  
Bakan

EK :1) Cevap formu (5 Sayfa)

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

Telefon: 203 10 16

Faks: 213 07 60

E-posta: [sgbl@udhb.gov.tr](mailto:sgbl@udhb.gov.tr)

İnternet Adresi: [www.udhb.gov.tr](http://www.udhb.gov.tr)

Ayrıntılı bilgi alınacak kişi:

Tanfer TEMİZKAN

Şef

Başlı İlgili Kurum ve Kuruluşlar





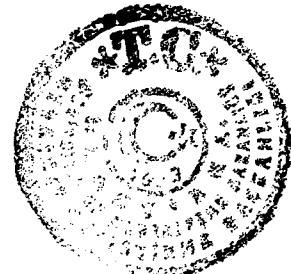
**İZMİR MİLLETVEKİLİ SAYIN MUSTAFA ALİ BALBAY'IN  
7/10638 ESAS SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI**

2016 yılı Aralık ayı içinde Çeşme Ildır Körfezi Panama bandralı “Lady Tuna” adlı gemiden tonlarca petrolün sızmasıyla karşı karşıya kaldı. Sızıntının sebebine ilişkin, geminin kayaya çarpması, karaya oturması ya da önceden olduğu ve bir aydır sürdüğü gibi farklı kaynaklardan açıklamalar olmuştur. Yaşanan sızıntının Ildır Körfezi, Paşalimanı ve Dalyan için büyük tehdit oluşturduğu ayrıca belirtiliyor. Özel koruma altına alınacağı ilan edilen Çeşme’de yaşanan petrol sızıntısının sahile, deniz ve kıyı ekosistemine önemli ölçüde zarar vereceği ilgili kurum ve kuruluşlar tarafından tahmin ediliyor.

Bu bağlamda:

**SORULAR:**

- 1- Yaşanan sızıntının asıl nedeni nedir?
- 2- Geminin taşıdığı yük ve miktarı nedir?
- 3- Geminin depo kapasitesi ve bulunan mazot miktarı kaç tondur?
- 4- Deniz yüzeyine hangi ölçüde ve ne kadar mazot karışmıştır?
- 5- Yaşanan sızıntıya ilişkin hangi işlemler yapılmıştır? Turizm, kıyı balıkçılığı ve su altı yaşamı açısından risk analizi yapılmış mıdır? Sonuçları nedir? Bölgeye verdiği zararın etkileri hangi eylem planı ile giderilecektir?
- 6- Orkinos çiftliklerinden yüklenen balıkları gümrüklemeye götürürken yaşanan bu olayın tekrar etmemesi için, çiftlikler veya taşımacılık açısından bir önlem alacak mısınız?
- 7- Denizlerimizde bu tür olayların yaşanmaması için bakanlık olarak önleyici hangi tedbirleri uyguluyorsunuz?
- 8- Çevre ve Şehircilik Bakanı Mehmet Özhaseki'nin Eylül ayında, “Ildır Körfezi’ndeki bölgeyle ilgili çalışmalarını yaptıktan sonra Bakanlar Kurulu kararı ile onaylayıp özel koruma altına alıyoruz. Çeşme’yi 12 ay yaşayan bir yer, körfezi de birçok balık türünün yaşayabildiği alan haline getirmeyi düşünüyoruz...” açıklamalarına ilişkin çalışmalar hangi aşamadadır? Bölge ne zaman özel koruma alanı ilan edilecektir?





## CEVAPLAR:

Panama Bayraklı, 9453418 IMO Numaralı, 4538 GT, 113 metre boyundaki LADY TUNA isimli gemi, gümrük kontrollerini yaptırmak için 18 Aralık 2016 tarihinde yerel saat ile 13:35'te demirden kalkışının hemen sonrasında saat 13:40 itibariyle Gerence Körfezi Ufak Adasının batısında bulunan sığılıktaki kayalıklara oturması sonucu yakıt tankları yırtılmış olup fueloil tanklarında oluşan hasara bağlı olarak gemiden yakıt sızıntısı başlamış ve bu suretle geminin yakıt olarak tükettiği fuel oil denize yayılmıştır.

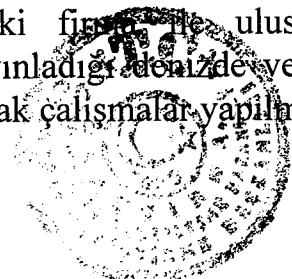
Yapılan ilk incelemeler sonucunda LADY TUNA gemisinin kazadan önce toplam 1375 ton dondurulmuş orkinos balığı yüküyle ve kaza anında 11,7 deniz mili hızla seyir yaptığı tespit edilmiştir.

Gemiler seyrettiği bölgelere yönelik olarak hava ve deniz şartlarını gerek sesli olarak Türk Radyo aracılığı ile gerekse yazılı olarak NAVTEX (Navtex cihazı, gemilere seyirde tehlike ve emniyet raporları ile hava raporu tahmin ve uyarılarını otomatik olarak yazılı veren haberleşme cihazı) sisteminden takip edebilmeleri mümkündür. Diğer taraftan kazanın meydana geldiği gün hava şartları geminin seyrine elverişli olup, yapılan ilk incelemelerde kazanın oluşumuna etki etmediği değerlendirilmiştir.

LADY TUNA isimli geminin toplam fueloil kapasitesi, 985,65 m<sup>3</sup> olup kazadan önce gemide bulunan yakıt miktarı ise 693,715 m<sup>3</sup> (IFO 180 cst tipinde dizel yakıt) olarak tespit edilmiştir. Kaza öncesi gemi makine jurnalinde yazılı yakıt mevcudu ve kurtarma işlemi sonrası yapılan ölçüm sonuçları ile mukayese edildiğinde iki durum arasındaki kayıp 75,38 m<sup>3</sup> olarak hesaplanmıştır. Bakanlığımız tarafından yetkilendirilmiş acil müdahale firması tarafından geminin etrafına serilen bariyerlerden 64 m<sup>3</sup> fueloil toplandığı ve 10,35 m<sup>3</sup> fueloilin ise kıyıya gittiği tahmin edilmektedir.

Söz konusu geminin yaratmış olduğu kirlilik ile alakalı olarak Bakanlığımız koordinesinde denizde ve kıyı alanlarında temizleme çalışmaları yaptırılmıştır. Gemiden dökülen iki numaralı fuel oil olup, dökülmesi ile denizde kalıcı kirliliğe sebebiyet veren ham petrol ve türevi veya ağır fuel oil olmadığı ve etkin bir temizlik faaliyeti ile ilk haline getirilme başarısı gösterilebilir bir döküntüsü olduğu tespit edilmiştir.

Bakanlığımızın kaza sonucu deniz kirliliği oluşması durumunda 5312 sayılı "Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun" kapsamında denizde acil müdahale ve temizlik operasyonları yürütme görevi bulunmaktadır. Bu kapsamda Bakanlığımız tarafından yetkilendirilmiş iki firma ile uluslararası standartlarda ve Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün yayınladığı denizde ve kıyıda fiziksel petrol toplama ve temizleme yöntemleri kullanılarak çalışmalar yapılmıştır.





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

Bu kapsamda; petrol kirliliğine acil müdahale kapsamında yetkilendirilmiş ve Çeşme Ulusoy Liman İşletmesinde konuşlu olan MOST Deniz Temizlik firmasına olaya ilk müdahale etmesi için talimat verilmiş, akabinde operasyonların daha süratli yürütülmesi için ikinci bir firma olarak aynı yetkiye sahip MARE firması olay yerine çağrılarak müdahaleye katılmıştır.

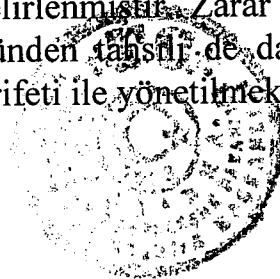
Ayrıca tekne makine sigorta firma yetkilileri olay sonrası gemiye ulaşarak kurtarma yardım kapsamında yakıt sızıntısını meydana geldiği tanklara müdahale çalışmalarına başlamıştır. Gemi oturduğu yerden kurtarılmış, güvenli bir alana çekilmiş ve geminin yaralı tankındaki fueloil başka bir gemiye transfer edilmiştir.

Sonuç olarak; 5312 sayılı “Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun” kapsamında Bakanlığımızca acil müdahale operasyonları eksiksiz yerine getirilmiştir.

Yüzde yüz başarılı sonuç alınabilmesi için, bu tür gemi kaynaklı kirliliklerde deniz üzerinde yapılması gereken tüm müdahaleler en ileri uluslararası müdahale teknikleri kullanılarak gerçekleştirilmiştir, ancak, bu tür gemi kaynaklı kirliliklerde deniz üzerinde yapılan müdahaleler dünyanın hiçbir yerinde %100 başarı ile sonuç vermemektedir. Dolayısıyla karaya vuran döküntülerin biran önce etkin bir şekilde temizlenmesi ile bu döküntülerin sahil boyunca gezinmesinin önüne geçilebilmektedir. Bu kapsamda, daha önce anıldığı gibi en etkin ve uluslararası kabul görmüş müdahale teknikleri kullanılmış, keza İngiltere merkezli Uluslararası Petrol Tankeri Sahipleri Federasyonunun (ITOPF) gönüllü temsilcisinin katılım sağladığı müdahale çalışmalarına yönelik olarak bağımsız gözlemcilerin katıldığı etkin bir kara kirlilik temizliğinin Çeşme’de icra edildiği kendisi tarafından dile getirilmiş ve bu husus ITOPF tarafından rapor haline getirilmiştir.

Bahse konu gemiye Çeşme Liman Başkanlığımızca seyir, can, mal ve çevre emniyetini tehlikeye atarak gemiyi sevk ve idare etmek kaydıyla denizde çatışmaya sebep olacak şekilde seyir ve manevra yapmaktan, 655 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname, 618 sayılı Limanlar Kanunu ve 4922 Sayılı “Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanunu”na dayanılarak hazırlanan “Limanlar Yönetmeliği”nin 39/11 maddesine muhalefet etmekten 55.000 (Ellibeşbin) Türk Lirası idari para cezası uygulanmıştır.

Kazanın hemen akabinde İzmir Valiliği Çeşme Liman Başkanlığı tarafından resmi olarak bilgilendirilmiş ve Valilik koordinasyonunda “Zarar Tespit Komisyonu” kurulmuştur. Komisyon ikinci toplantısını 18.01.2017 tarihinde gerçekleştirmiş ve bir sonraki toplantı tarihi olarak da 06.02.2017 olarak belirlenmiştir. Zarar görenlerin tazmin taleplerinin yönlendirilmesi ve gemi garantöründen tahsilat da dahil olmak üzere çevreye verilen zararların tespiti bu komisyon marifeti ile yönetilmektedir.





5312 sayılı Kanun kapsamında Zarar Tespit Komisyonu ilgili kurum ve kuruluşların katılımı ile toplanmış ve çalışmalarına başlamış bulunmaktadır. Bu kapsamda tüm zarar tazmin talepleri toplanacak olup, yapılan incelemenin ardından talep sahiplerinin zararlarının gemini sigortası tarafından karşılanması yoluna gidilecektir. Ayrıca, 05.01.2017 tarihinde Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Teknoloji Enstitüsü Müdürlüğünden yaşanan deniz kazasının denize ve ekolojik sisteme verdiği zararları incelemek üzere bilimsel çalışma yapması talep edilmiştir.

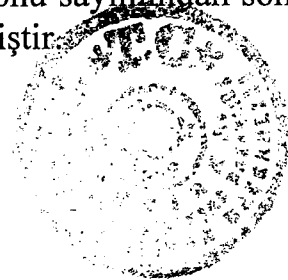
21.01.2017 tarihinde Omur Marine firması tarafından geminin kaza yaptığı mevkiden, kirliliğin sahile ulaştığı en uç noktalar arasında kalan denizalanı için su altında GPS ile video kamera kayıt yapılarak çökelti kirlilik kontrolünün yapılması işlemine başlanılmıştır.

24.01.2017 tarihinde geminin sigorta şirketi ile Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Teknoloji Enstitüsü Müdürlüğü yaşanan deniz kazasının denize ve ekolojik sisteme verdiği zararları incelemesine yönelik yapılacak çalışmalar hakkında mutabakata varmışlardır. Geminin donatan garantörü dip taramasının dalgıç marifeti ile yapılıp bunun tüm masraflarının ödeneceğini garanti etmiştir. Dip çöküntüsü tespiti durumunda ilgili temizlik firması derhal dip döküntüsüne müdahale edecektir.

Konu ile ilgili olarak, sadece balıkçıların değil kazadan zarar gören turizm işletmeleri, yazlık sahipleri, restoranlar ve tüm vatandaşların tazmin talepleri için İzmir'de bulunan yerel gazeteler vasıtasıyla duyuru yapılmıştır. Çeşme Liman Başkanlığınca yapılan duyurularla zarara uğrayan kişi/kurumların zarar taleplerinin zarar tespit komisyonunca değerlendirilmesi için Çeşme Liman Başkanlığına başvuru yapılması istenmiştir. Talepler liman başkanlığına peyderpey ulaşmaktadır.

Zarar ve tanzime yönelik gerekli çalışmalara devam edilmektedir. Tazminatların garanti altına alınması amacıyla Geminin sigorta şirketinden 4.160.000 USD teminat mektubu alınmıştır. Zaman aşımı süresi bu tür kazalarda uluslararası mevzuatta 3 yıldır.

Temizlik operasyonları sonucu çıkarılan tüm atıklar sızdırmaz halde paketlenerek zarar tespit komisyonunun miktar belirmesi amacıyla kontrollü geçici depolama alanlarında toplanmış ve Zarar tespit komisyonu sayımından sonra lisanslı atık taşıma araçları ile lisanslı atık alım tesislerine verilmiştir.





Bakanlığımızca deniz kazalarının önlenmesi amacı ile seyir güvenliğini arttırıcı Uluslararası Denizcilik Örgütünün (IMO) zorunlu tuttuğu tüm kurallar hayata geçirilmektedir. Kazaların önlenmesi için bölgede gemilerin kılavuz kaptan ile seyir yapması ve bekleme, demir ve gümrükleme yerlerinin düzenlenmesi için çalışma yapılmaktadır. Ayrıca İzmir bölgesinde gemi trafik kontrol hizmetleri sistemi kurulması çalışmaları sürdürülmektedir.

Muhtemel bir kaza sonucu oluşabilecek deniz kirliliğine en kısa sürede müdahale edilerek deniz temizliği operasyonlarını yerine getirebilmek için limanlarda ekipman temini, acil müdahale planlanması, petrol kirliliğine müdahale eğitim ve tatbikatları yapılmaktadır. Ayrıca, kirliliğe müdahale edebilecek uzman kişilerden oluşan firmalar yetkilendirilmekte ve bu firmaların denetimleri yapılmaktadır.

Bununla birlikte orkinos çiftliklerine hasat için gelecek gemilerin, kılavuz kaptan ile seyir yapması ve bekleme, demir ve gümrükleme yerlerinin düzenlenmesi için Çeşme Liman Talimatı yayımlanmıştır.

Ayrıca, söz konusu kazayla ilgili olarak Bakanlığımız Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu tarafından kaza araştırma ve incelemesi başlatılmış ve kazaya neden olan unsurların tespit edilmesi ve benzer kazaların tekrar etmesinin önlenmesine yönelik tavsiyeleri ortaya koyacak olan “Deniz Kazası İnceleme Raporu” taslak haline getirilmiş olup, raporun nihai haline getirilmesi çalışmaları devam etmektedir.

Bakanlığımız, 5312 sayılı Kanunun verdiği sorumluluk dâhilinde tüm Türkiye kıyılarını kapsayacak bir acil müdahale sistemini devreye almak üzeredir. Bu kapsamda merkezi Tekirdağ’da olan “Ulusal Acil Müdahale Merkezinin” inşası tamamlanmış olup, donatılması süreci devam etmektedir. Ayrıca, Antalya ilinde bir bölgesel acil müdahale merkezi kurulmuştur.

Sonuç olarak, Çeşme Ildır Körfezinde yaşanan deniz kazasının denize ve ekolojik sisteme verdiği zararların incelenmesine yönelik yapılan çalışmalar kapsamında, çeşitli üniversitelerin ilgili fakülteleri ile Gıda Kontrol ve Laboratuvar Müdürlüklerince alınan numunelerde herhangi bir olumsuzluğa rastlanmamış, yapılan analiz ve ölçüm sonuçlarının da mevzuatta belirlenen limit aralığında kaldığı görülmüştür. Ayrıca Piri Reis Araştırma Gemisi ile bölgede tekrar analiz numunesi alımı çalışmaları da yapılmıştır.

Nihayetinde, kıyılarda yapılan temizlik, 29.03.2017 tarihi itibarıyla bitirilmiş olup, Zarar Tespit Komisyonu tarafından 03.04.2017 tarihinde yerinde denetim yapılarak yapılan temizlik uygun bulunmuş ve çalışmalar sonlandırılmıştır. İzmir Halk Sağlığı Müdürlüğü tarafından 10.05.2017 tarihinde alınan numunelerin mikrobiyolojik olarak yapılan laboratuvarı analiz sonuçlarına göre de herhangi bir olumsuzluk tespit edilmemiştir.

Diğer taraftan, Ildır Körfezi’nin Bakanlar Kurulu kararı ile özel koruma altına alınması hususu, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı görev ve yetki alanı uhdesindedir.

