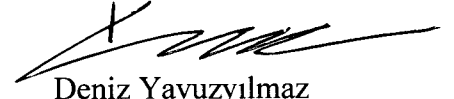


Aşağıdaki sorularımın Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanı Mehmet Özhasseki tarafından Anayasanın 98'inci, Meclis İktüzüğünün 96'ıncı ve 99'uncu maddeleri gereğince yazılı olarak yanıtlanmasını saygıyla arz ederim. 11.12.2023


Deniz Yavuzılmaz
Zonguldak Milletvekili

19 Kasım 2023 Pazar günü Zonguldak'ı etkileyen ağır hava koşullarında 'Kafkametler' isimli kuru yük gemisi, Rusya'nın Temryuk Limanından aldığı ve İzmir Aliaga Bölge Limanına taşıdığı yüküyle birlikte, Karadeniz Ereğli Limanı çevresinde, kıyıya 80 m mesafede, 8,5 m derinlikte batmıştır.

Aynı gün Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına bağlı Denizcilik Genel Müdürlüğü sosyal medya hesabı üzerinden yaptığı açıklamasında geminin “1542 ton Ferro Silikon” yükü taşıdığını açıklamıştır.

Ferro Silikon (Fe-Si) ile ilgili olarak yaptığımız araştırmalarda maddenin ana elementler olarak, demir (Fe) ve silikon (Si) içeren metalik bir ferro alaşım olduğu anlaşılmaktadır.

Yine yaptığımız araştırma ve okumalarda Fe-Si maddesinin su ile temas ettiğinde çözünemediğinden, yavaş yavaş hidrojen (H2) üretebildiğinden ve bu alaşımın nem ve bazlarla tepkimeye girdiğinde toksik ve yanıcı gazlar oluşturduğundan bahsedilmektedir.

Aynı şekilde, ülkemiz genelindeki limanların “Tehlikeli Yük Elleçleme Rehberlerinde” Ferro Silikon Maddesinin su ile teması halinde patlayıcı hidrojen gazının çıkışına neden olduğu ve yine son derece toksik, zehirli ve tehlikeli olan **fosfin** ve **arsin** gazlarının maddenin su ile temasında (ıslandığında – nemlendiğinde) ortaya çıkabildiğinden bahsetmektedir. Buna göre Ferro silikonun suyla etkileşimiyle açığa çıkan bu tehlikeli gazlar sinir sistemi ve kan üzerinde zehirli etki göstererek kısa sürede ölümlere neden olabilmektedir.

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığının İşyeri Tehlikeli Sınıflar Listesinde 24.10.12 Nace Kodu ile yer alan madde “**Çok Tehlikeli**” olarak nitelenirken, kimyasal ürünlerin güvenli bir şekilde nasıl çalışılacağını gösteren MSDS formlarında ise maddenin suyla teması halinde yine çok zehirli gazlar çıkaracağı söylenmektedir.

Diğer yandan, Kafkametler Gemisi, Gisan Shipyard isimli şirket tarafından 07.11.1989 tarihinde Tuzla Tersanesinde inşa edilmeye başlanmış ve 23.05.1992 tarihinde inşası tamamlanarak kullanıcısına teslim edilmiştir. Ülkemizde kanserojen niteliği ve sağlığa zararları nedeniyle asbestin kullanımı 2004 yılında sınırlandırılmış ve 31 Aralık 2010 tarihinde yasaklanmıştır. **Yasaklar öncesinde gemi inşa sanayisinde de yaygın olarak kullanılan**

döneminin mucize madeni asbest'in Kafkametler'in yapımında kullanılıp kullanılmadığı bilinmemektedir.

Bir diğer bilinmeyen husus ise Kafkametler'in kaç ton yakıtla battığı ve batışı esnasında yakıt tankının bir hasar alıp almadığı ve bu yakıtın deniz suyuna karışıp karışmadığıdır.

Geminin batışının ardından ilkin Türk Deniz Kuvvetlerine ait olan TCG Gemisi bölgede kayıp personeli arama faaliyetleri sürdürülmüş ancak ardında Kıyı Emniyeti. Genel Müdürlüğüne (KEGM) bağlı Nene Hatun gemisi bölgeye gelmiş ve kurtarma çalışmalarını üstlenmiştir.

Batığın durumu ve kurtarma çalışmalarıyla ilgili olarak ulusal haber ajanslarında paylaşılan haberlere göre ise "Kafkametler'in, yaşam alanının bulunduğu arka tarafının %75 eğim ile yattığı, gemiye deniz içinde müdahalenin zor olduğu, bu nedenle parçalanarak karaya çıkarılması ve karada arama çalışmalarına devam edilmesi yönünde karar alındığı" aktarılmıştır.

Yine söz konusu haberlerde, Nene Hatun Gemisi'nin batan geminin pruva (geminin baş tarafı) kısmını çevirmek için çalışmalara başladığı, **geminin yaşam mahallinin de ferro silikon madeni, kum ve çamurla dolduğu, içindeki bölmelerin de kırıldığından bahsedilmektedir.**

Söz konusu haberlerden ve geminin mevcut durumuyla ilgili olarak uzmanların olası senaryolarına göre geminin Ferro Silikon yükünün istiflendiği yerden çıktığı, gemi içine ve batık alanına yayıldığı muhtemeldir. Islanması halinde tepkimeye girerek son derece toksik ve zehirli **gazları açığa çıkan maddenin başta kurtarma ekipleri olmak üzere** deniz ekosistemi üzerindeki olumsuz etkileri tarafımızca büyük bir endişeyle takip edilmektedir.

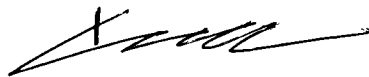
Kafkametler'in parçalanarak karaya çıkartılma çalışmaları esnasında tehlikeli yükünün denize daha fazla karışması, ayı şekilde, geminin yapımında asbest kullanıldı ise batığın karaya çıkartılma operasyonu esnasında gemi kaplaması ve malzemelerinde parçalanmaların yaşanması, bu parçaların denize yayılması olasıdır.

Yine aynı şekilde daha öncesinde hasar almadı ise bu operasyonda geminin yakıt tankının hasar alması ve binlerce ton yakıtın denize yayılabilmesi söz konusu olabilecektir.

Tüm bu nedenlerle aşağıda Bakanlığa yönetmiş olduğum soruların yanıtlanması Zonguldak halkı, Zonguldak'ın doğası ve Karadeniz'in ekosisteminin güvenliği açısından hayati önem taşımaktadır.

Bu bağlamda;

1. Kafkametler gemisinin batışından önce 1542 ton Ferro Silikon yükünün taşınması ve ıslanmaya karşı korunması adına ne tür önlemler alınmıştır? Geminin tehlikeli yükü gemide su geçirmez özel ambalajlar ile istiflenmiş midir? Yük hangi koşullarda taşınmıştır?
2. Kafkametler gemisinin Ferro Silikon yükü Cevher niteliğinde midir yoksa kimyasal reaktif düzeyinde midir? Taşınan Ferro Silikon hangi sınıfta üretilmiştir? Fe-Si bileşiminde yan elementler nedir, maddeniz kütle oranı nedir?



3. Batan, Kafkametler gemisinin Ferro Silikon yükü deniz suyuna karışmış mıdır? Yük batık bölgesine ne ölçüde dağılmıştır? Madde tuzlu deniz suyunda tepkimeye girmiş midir? Zonguldak halkı, Zonguldak'ın doğası, Karadeniz ve deniz ekosistemi için bir tehdit oluşturmakta mıdır? Meydana gelen ekolojik tahribatın boyutu nedir?
4. Maddenin denizden hangi usullerle, hangi tarihte çıkartılması planlanmaktadır? Denize karışan, dağılan ve saçılan Ferro Silikon maddenin bertarafı için hangi önlemler alınmaktadır?
5. Kafkametler gemisinin yapımında asbest kullanılmış mıdır? Kullanıldı ise geminin denizden çıkartılma operasyonu esnasında olası asbestli parçaların denize yayılmaması için hangi önlemler alınmaktadır?
6. Kafkametler gemisinin yakıt tankı batışı esnasında hasar almış mıdır? Geminin yakıtının deniz suyuna karışması söz konusu mudur? Gemide bulunan yakıtın güvenli şekilde nakliye edilmesi için hangi önlemler alınmaktadır?
7. Kafkametler gemisi batma ve hasarlara karşı sigortalı mıdır? Geminin Sigortası tüm deniz risklerini kapsamakta mıdır? Sigortasında, çevreye verebileceği zararlarla ilgili klostlar bulunmakta mıdır?
8. Önergenin yazıldığı tarih itibariyle 22 gündür su altında, çok tehlikeli madde yükü ile batık halde bulunan geminin çevreye zarar vermeden çıkartılması işlemleri **Acil Eylem Müdahale Planı** dâhilinde mi yürütülmektedir?

