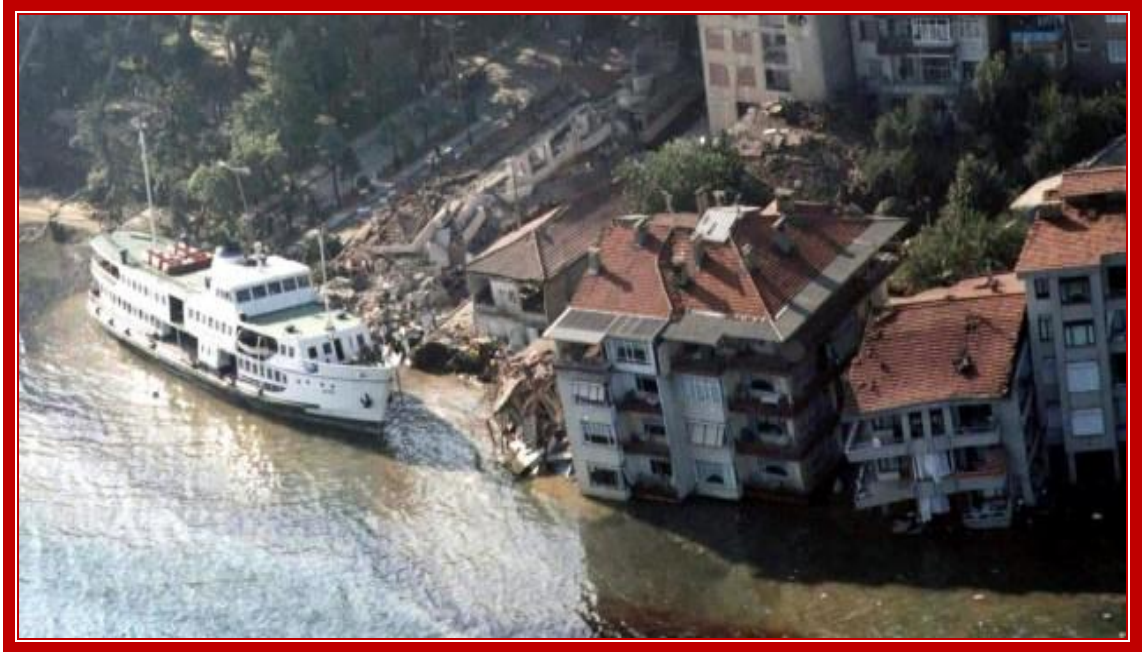




TÜRK MÜHENDİS VE MİMAR ODALARI BİRLİĞİ  
**GEMİ MÜHENDİSLERİ ODASI**



**17 AĞUSTOS 1999 DEPREMİ**  
ve  
**ULUSAL GEMİ İNŞA SANAYİİMİZ**  
**RAPORU**

Ekim-1999



**7 AĞUSTOS 1999 DEPREMİ**  
**ve**  
**ULUSAL GEMİ İNŞA SANAYİİMİZ**  
**RAPORU**

**Ekim-1999**



## **GİRİŞ**

17 Ağustos 1999 tarihinde Kuzey Anadolu Fayı üzerinde oluşan ve merkez üssü Gölcük-İzmit olarak açıklanan 7.4 şiddetindeki deprem, başta İzmit ve Adapazarı olmak üzere İstanbul ilimizde (yumuşak zemine sahip Tuzla ve Avcılar ilçeleri başta olmak üzere) önemli bina ve sanayi tesisi hasarı yanında, can ve mal kaybına sebebiyet vermiştir. Karayollarındaki hasarlar sonucunda deprem bölgesine erişim önemli ölçüde aksamış (bölgeye tam intikal 48 saati aşmış), bu aşamada bölgeye yardım ve kurtarma malzemesi ulaşımı ancak denizyolu ile mümkün olabilmektedir. Başlangıçta bölge ile iletişim de bir süre deniz araçlarının telsiz ve radyo-telefonları ile mümkün olabilmektedir. Deprem sonrası uluslararası yardım çerçevesinde bölgeye yüzer hastane ve su arıtma gemileri gönderilmiş, gemilerle iş makineleri sevkiyatı yanında yaralı naklieleri yapılmış, ayrıca Türkiye Denizcilik İşletmeleri yolcu gemileri uzun süre depremzedelerin barınma ihtiyacını karşılamıştır. Elektrik ve telefon hizmetlerinin kesintiye uğraması da, bu doğal afetin çözüm arayan önemli sorunlarından biri olarak hatırlanmalıdır.

1948'de keşfedilen ve günümüzde de aktif halde olduğu bilinen Kuzey Anadolu Fayı üzerinde İstanbul'u daha yakın ve güçlü şeklide etkilemesi beklenen yeni bir depremin, Ulusal Gemi İnşa Sanayimiz üzerine olası etkileri ve alınabilecek önlemler bilimsel verilerle detaylı olarak değerlendirilmelidir.

Aktif Kuzey Anadolu Fayı'nın İzmit Körfezi çıkışında Marmara denizi içinde ikiye bölünerek devam ettiği ve Kuzey bölümünün bir yay şeklinde ve İstanbul Adaları'nı yaklaşık 8 kilometre güneyinden geçtiği konunun uzmanlarınca belirtilmektedir. Bu yaklaşıma göre Kuzey Anadolu Fayı Tuzla tersaneler bölgemiz ve Türkiye Gemi Sanayii A. Ş. Pendik tersanemize yaklaşık 12 km, Haliç'e 20 km mesafededir.

## **DEPREM SONRASI GENEL HASAR DURUMU**

Deprem sonrası hasarlar çoğunlukla konut olarak kullanılmakta olan binalardaki ağır hasarlar yanında sanayi tesislerinde, karayolları, köprüler ve diğer altyapı yatırımlarında görülmektedir. Binalardaki hasarın, yapı kalitesi ve malzeme eksiklikleri yanında önemli olarak gevşek zeminden kaynaklandığı değerlendirilmektedir. Yapıların çoğunluğu, özellikle Adapazarı örneğinde olduğu gibi, suya doymuş zeminde zemin sıvılaşması sonucu, batarak yıkılmıştır. Sanayi tesislerindeki önemli hasarlar arasında sayılan TCDD'ye ait Adapazarı Vagon Fabrikası tamamına yakın hasar görmüş ve tasarruf tedbirleri kapsamında sigorta ettirilmediği anlaşılmıştır. TÜPRAŞ İzmit Rafinerisi de çıkan yangın sonucu önemli hasar görmüştür.

Sektörümüzü yakından ilgilendiren bir başka ilginç sonuç ise, deprem anı ve sonrasında deniz hareketleri ve kıyı yapısındaki önemli değişimlerdir. Sular altında kalan bölgelere ilaveten bazı yerlerde kuvvetli dalgalar gözlenmiş; dalgalar yapay dolgu alanları yanında, eski alüvyon bölümleri de denize geri çekmiştir. Derince limanı platformunda yarım metrelik, Gölcük Kavaklı kara alanında 10 metrelik çökme tespit edilmiş; Seymen bölgesinde 4 metre yüksekliğe çıkan dalgalar Değirmendere'de evlerin balkonlarına ulaşmış, bu bölgede büyük su altı heyelanı yaşanmış ve kıyı şeridi yüz metre civarında azalmıştır. Deprem merkez üssü yakınında Körfez genişliğinin dar oluşunun, deprem dalgası (tsunami) oluşumuna imkan yaratmadığı değerlendirilmiştir.

## DEPREM SONRASI TERSANELERİMİZDE HASAR DURUMU

Kuzey Anadolu Fayı üzerinde ve İstanbul Boğazi'na yaklaşık 80 kilometre uzaklıkta, Gölcük-İzmit merkezli deprem, İzmit Körfezi içinde yer alan 3 tersanemizde de ciddi hasara yol açtı. Basında yer alan haberlerden, en önemli hasarın Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlı Gölcük Askeri Tersanemizin gemi inşa tesisinde olduğu; ancak denizaltı üretim tesislerinin ve yüzer havuzların hasarlanmadığı ve çalışmalarına devam edebileceği öğrenilmiştir. İzmit Körfezi kuzey sahili Yarımca mevkiinde yer alan Marmara Tersanesinde ise kızak üzerinde inşaatı devam eden 5.000 DWT'lik geminin takaryalardan hareketi neticesinde kızak ve gemide, ayrıca vinç raylarında önemli hasarlar oluşmuştur. Körfez güney sahili Seymen mevkiinde yer alan UM Tersanesinde de, iskele çökmesi ve bina hasarları rapor edilmiştir. Özellikle dolgu arazi üzerinde yapılaşmış bulunan İstanbul-Tuzla Tersaneler Bölgesi'ndeki birçok binada çatlaklara rastlanıyor. Ülkemiz gemi inşa sanayinin merkezi durumuna gelmiş bulunan Tuzla Tersanelerimizde, üretimin devamlılığı yanında can ve mal emniyeti açısından, deprem güvenliğinin (denizden gelecek etkileri de içerecek şekilde) titizlikle ve bilimsel verilerle araştırılması, alınacak ilave tedbirler yanında afet plan senaryolarının oluşturulması gerekmektedir. Bilindiği üzere Tuzla Tersaneler Bölgesi, dere ve göl kenarındaki alüvyonlu bölgede, kara ve eski ada arasındaki bölüme ilaveten, eskiden plaj olarak kullanılan bölgenin büyük miktarda denize dolgu yapılarak elde edilmiş alanda yapılaşmış bulunmaktadır. Benzer şekilde kamu kuruluşumuz Türkiye Gemi Sanayii A. Ş. Pendik Tersanesi ve Ağır Sanayi Tesisleri de, eski kıyı şeridinde dolgu yapılarak elde edilmiş alanda bulunmaktadır.

İstanbul, Haliç içinde yerleşik Türkiye Gemi Sanayii A. Ş. Haliç ve Camialtı Tersaneleri ile Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Taşkızak Tersanesi'nde hasar rapor edilmemiştir. Zonguldak'daki Madenci, Çanakkale Gelibolu'daki Gelibolu ve İzmir'de yerleşik Türkiye Gemi Sanayii A. Ş. Alaybey ve Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tersaneleri depremden etkilenmemiştir.

## ULUSAL GEMİ İNŞA SANAYİMİZİN BÖLGESEL YERLEŞİM DURUMU

Ülkemizde tersanelerin sayı ve kapasite açısından büyük çoğunluğu Marmara bölgemizde, İzmit Körfezi sahillerinde ve ağırlıklı olarak İstanbul Tuzla'da yerleşik durumdadır. Tersane kapasiteleri gerçekçi bilimsel verilerle tesbit edilmemiş olmasına rağmen mevcut duruma ait ilgili özet veriler bazı detaylarla aşağıdaki tablolarda verilmektedir:

### Türkiye Gemi Sanayii A. Ş. Kamu Tersaneleri:

Tersane adı	Yeri	İnşa edebileceği en büyük gemi (DWT)	Gemi İnşa Kapasitesi (DWT/yıl)	Çelik İşleme Kapasitesi (ton/yıl)
PENDİK	İstanbul -Pendik	170.000	143.000	32.000
CAMİALTI	İstanbul - Haliç	18.000	22.000	6.000
HALIÇ	İstanbul - Haliç	7.000	12.000	4.000
ALAYBEY	İzmir - Alaybey	2.000	3.000	2.000
Toplam			180.000	44.000

### Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tersaneleri

Tersane adı	Yeri	İnşa edebileceği en büyük gemi (DWT)	Gemi İnşa Kapasitesi (DWT/yıl)	Çelik İşleme Kapasitesi (ton/yıl)
GÖLCÜK	İzmit -Gölcük	25.000	30.000	10.000
TAŞKIZAK	İstanbul - Haliç	10.000	10.000	3.000
Toplam			40.000	13.000

### Özel Sektör Tersaneleri İstanbul-İzmit çevresi

Tersane adı	Yeri	İnşa edebileceği en büyük gemi (DWT)	Gemi İnşa Kapasitesi (DWT/yıl)	Çelik İşleme Kapasitesi (ton/yıl)
Muhtelif	İstanbul - İzmit	30.000	295.000	83.000
Toplam			295.000	83.000

Bu çevrede yerleşik faal özel sektör tersaneleri 32 adet olup altyapı yatırımları ve kesme tezgahı/vinç gibi tesislerini kurmuş olan yaklaşık yarısı yeni gemi inşaatı ve onarımı ile ilgilenmekte, diğerleri kısmi tamir işleri ve tekne çekek yeri olarak hizmet vermektedirler. Bu bölgede inşa edilebilecek en büyük gemi 30.000 DWT olup toplam 295.000 DWT/yıl gemi inşa kapasitesi ve 83.000 Ton/yıl çelik işleme kapasitesi bulunmaktadır.

### İstanbul -İzmit Dışı Özel Sektör Tersaneleri

Tersane adı	Yeri	İnşa edebileceği en büyük gemi (DWT)	Gemi İnşa Kapasitesi (DWT/yıl)	Çelik İşleme Kapasitesi (ton/yıl)
MADENCİ	Karadeniz Ereğlisi	13.000	13.000	4.000
GELİBOLU	Çanakkale-Gelibolu	10.000	10.000	4.000
Toplam			23.000	8.000

Esasen ayrı ilçelerde bulunmasına rağmen Pendik Tersanesi ile Tuzla Tersaneler Bölgesi birbirine bitişik 2 koyda ve çok yakın olarak bulunmaktadırlar. Bu durumda tersane sayısı ve kapasite açısından bölgesel durum aşağıdaki gibidir.

Bölge	İl	Tersane adedi	%	Gemi İnşa Kapasitesi (DWT/yıl)	%	Çelik İşleme Kapasitesi (ton/yıl)	%
Marmara	İstanbul (Tuzla- Pendik)	33	80	362.000	74	86.000	68
Marmara	İstanbul (Haliç körfezi)	3	7	44.000	9	13.000	10
Marmara	İzmit körfezi	3	7	58.000	12	20.000	15
Marmara	Çanakkale	1	2	10.000	2	4.000	3
Ege	İzmir	1	2	3.000	1	2.000	1
Karadeniz	Zonguldak	1	2	13.000	2	4.000	3
Toplam		42		490.000		129.000	

Tersanelerimizden sadece Ereğli'deki Madenci Tersanesi 2. dereceden, diğer tüm tersanelerimiz 1. dereceden deprem bölgesinde ya da çok yakınında yerleşik bulunmaktadır.

Tablonun Kuzey Anadolu Fayı'na yakınlık ve deprem riski yönünden incelenmesinde Tuzla, Pendik ve İzmit'te yerleşik tersanelerin sayıca %87, kapasite olarak %86, oranda birinci dereceden Kuzey Anadolu Fayı'na yakın, Haliç'te yerleşik tersanelerin ise sayıca %7, kapasite olarak %9 oranda ikinci dereceden Kuzey Anadolu Fayı'na yakın ve etkisi altında oldukları görülmektedir.

**Bu durumda, deprem konusunun uzmanlarınca, gelecek 3-30 yıl içinde beklenen İstanbul depreminin, ulusal gemi inşa sanayimizin nerede ise tamamını etkileyebileceği ve büyük kapasite kaybına yol açacağı (kötümser varsayım) sektörü uzun süre atıl durumda bırakabileceği) söylenebilir.**

Yerleşimin deprem riski ile ilgili boyutu yanında tersanelerimizin, ülkemizin 8300 kilometrelik sahil şeridinde etkili ve uygun tamir imkanı yaratabilmesi de oldukça önemli görülmektedir. Yeni inşaat yanında tamir tersanelerimizin büyük çoğunluğunun Marmara bölgesinde yerleşimi Ege, Akdeniz ve Karadeniz sahillerimizde zafiyete sebep olmaktadır. Bu durum askeri gemiler söz konusu olduğunda ayrı bir önem kazanmaktadır. 15 Haziran 1999 tarihinde İstanbul Harp Akademileri'nde yapılan 2. Deniz Gücü Sempozyumu'nda askeri yetkililerce açıkça dile getirildiği üzere, soğuk savaşın sona ermesi neticesinde, ülkemiz için sadece kuzeyde Karadeniz'den beklenen tehdit yön değiştirmekte ve Ege ve Akdeniz'i de kapsamaktadır. İzmir'de yerleşik 2 tersane bu anlamda yeterli görülememekte, Doğu Karadeniz ve Akdeniz'de yeni tamir tersanesi ihtiyacı olduğu değerlendirilmektedir.

## **DENİZ KUVVETLERİ KOMUTANLIĞI TERSANELERİ VE TÜRKİYE GEMİ SANAYİ A. Ş. TERSANELERİNE AİT BAZI BİLGİLER**

Depremde hasar gören Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Gölcük Tersanesi'nin gemi inşaatı faaliyetlerine, Taşkızak Tersanesi programını da içerecek şekilde Türkiye Gemi Sanayii A. Ş. Pendik Tersanesi tesislerinde devam etmesi ve Taşkızak Tersanesi alanının "*başka bir kamu kuruluşuna devri*" gündeme getirilmiş bulunmaktadır. Bu iki kuruluşun tesislerinin kısa karşılaştırması aşağıda verilmektedir.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Gölcük Tersanesi 1924 yılında 23.000 tonluk YAVUZ kruvazörünün havuzlanma ihtiyacı göz önüne alınarak kurulmuş, 1926 da tamamlanan büyük yüzer havuz, YAVUZ'un hurdaya ayrılmasından sonra bölünerek küçük havuzlar olarak gemi tamirine hizmet etmektedir. Tersanenin iş yükünün %60'dan fazlası askeri gemilerin tamir ve bakım hizmetleridir. Gemi inşa faaliyetleri birkaç ticaret gemisi dışında esas olarak, kızakta fırkateyn inşaatı ve kapalı fabrika içinde denizaltı inşaatıdır. Fabrikada inşaatı tamamlanan denizaltı raylarda hareket ettirilerek sahildeki yüzer havuza alınmakta ve havuz içinde denize indirilmektedir. Tersane üç senelik çalışmayı takiben 1997'de NATO Kalite Güvence Sistemi Belgesi AQAP 120 sertifikası almıştır. 394.000 metrekare alana sahip tersanede, toplam 36500 ton kaldırma kapasitesinde 3 parça yüzer havuz, biri 30.000 ton diğeri 14.000 tonluk iki yeni inşa kızağı ve toplam yaklaşık 3.600 çalışan bulunmaktadır. Kızak üzerinde askeri gemi inşaatı jib kreyinlerle yapılmaktadır. Tersane içinde 3000 ton/yıl kapasitede boya fabrikası, sanayi gazları fabrikası ve denizaltı batarya fabrikası bulunmaktadır.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Taşkızak Tersanesi 1941 yılından beri Haliç içinde, 48.000 metrekare alanda, hücumbot tarzı küçük boyutlu tekne inşaatı ve tamir faaliyetlerini sürdürmekte olup, yeni inşa programındaki ilavelere uygun olarak, son yıllarda tersanede önemli yatırımlara gidilmiştir.

Ülkemizin en büyük tersanesi olan, Türkiye Gemi Sanayii A. Ş. Pendik Tersanesi ve Ağır Sanayi Tesisleri 1.100.000 metrekare alana, 202 metre boyda gemi inşa kızağına, 300 metre boy, 70 metre en ile ülkemizin en büyük kuru havuzuna sahiptir. Kuru havuz ara perdelerle bölünerek, aynı anda değişik tonaj ve boyutlarda gemilerin tamir ve bakımları yapılabilmektedir. Havuz üzerine hizmet eden, yine ülkemizin en büyük



(450 tonluk ve 300 tonluk) gantry kreynerleri, hem havuzda yeni inşaa hem tamire katkı sağlamaktadır. Tersane ticaret gemilerinin yeni inşaa ve onarımı için tasarlanmış ve günümüzde Almanya'ya 5.500 DWT'lik Ro-Ro gemileri ile Deniz Nakliyat'a 75.000 DWT'lik dökme yük gemileri inşaatı ve çok sayıda gemi havuzlaması ile faaliyetine devam etmektedir. Yurtdışı ilişkiler kapsamında alüminyum tekne inşaatı teknolojisi uygulamaya konulmuş ve hızlı deniz otobüsleri imalatları devam etmektedir. İkinci kademe yatırımları tamamlandığında, tersanenin gemi inşaa kapasitesi 240.000 DWT/yıl'a çelik işleme kapasitesi de 48.000 ton/yıl'a yükselecektir. 60.000 DWT'lik gemi inşaa kızağı ve onarım rıhtımlarına 80'er tonluk jib kreynerler hizmet vermektedir. Tersanenin Tuzla Koyunda çalışan, biri 14.500 diğeri 5.000 tonluk iki de yüzer havuzu bulunmaktadır. Tersanede çelik saçları otomatik kuşlama boyama ünitesi, ayrıca boya fabrikası bulunmakta olup, çalışan sayısı 1.100'dür. 1999 yılı içinde uygun finansman teklifleri neticesinde, yerli armatörlerimiz tarafından yurtdışı tersanelere sipariş edilen Ro-Ro gemileri ve tankerler için, sadece Türkiye Gemi Sanayii A. Ş. Pendik Tersanemiz, bu büyüklükteki gemileri ülkemizde inşaa edebilecek teknik kapasite ve imkanlara sahip bulunmaktadır.

Türkiye Gemi Sanayii A. Ş. Pendik Tersanesi ve Ağır Sanayi Tesisleri içerisinde ayrıca ülkemizin en önemli Dizel Motor Fabrikası bulunmaktadır. Sulzer-İsviçre lisansı ile 35.000 BHP güce kadar dizel motor yapabilen tesis, 150 tonluk tavan vincine ve gelişmiş otomatik portal freze tezgahına sahip olup, üretim kapasitesi 64.000 BHP/yıl olarak ifade edilmektedir.

Türkiye Gemi Sanayii A. Ş.'nin diğeri üretim birimleri olan Haliç içindeki Camialtı Tersanesi, 72.000 metrekare alana ve 2 adet gemi inşaa kızağına, Haliç Tersanesi 70.000 metrekare alana, 3 adet kuru havuza ve 2 adet gemi inşaa kızağına ve İzmir'deki Alaybey Tersanesi, 72.000 metrekare alana, 1 adet yüzer havuza ve 1 adet gemi inşaa kızağına sahiptir. **Türkiye Gemi Sanayii A. Ş. Tersaneleri Pendik Tersanesi'nin öncülüğünde 2.000.000 DWT/yıl kapasitesi ile ülkemizin toplam 6.500.000 DWT/yıl olan gemi tamir kapasitesinin önemli bölümünü oluşturmaktadır.**

Pendik Tersanemizin büyük kuru havuzunda su altı tamirleri yapılabilen büyük gemilerin diğeri özel sektör tersanelerimizde su üstü tamirleri yapılabilmekte bu kapsamda Pendik Tersanesinin imkanları özel sektörde de büyük tamir işlerinde motive edici/destekleyici karakter taşımaktadır. Yukarıdaki tablolardan görülebileceği üzere Pendik Tersanesi'nin imkan, alan ve kapasitesi Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Gölcük ve Taşkızak tersanelerinin toplamının yaklaşık 3 katı büyüklüğe sahiptir.

Bu tespitler çerçevesinde Pendik Tersanesi'nin Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na devri ve salt askeri amaçlı kullanıma dönmesi, ulusal gemi inşaa ve tamir kapasitemizde %30 kayba yol açabileceği, 30.000 DWT üstü ticaret gemilerinin ülkemizde inşaa imkanını ortadan kaldıracabileceği, gemi dizel motoru üretimini aksatabileceği, çalışma yaşamı ve yan sanayiye yapacağı etkilerle işsizlik ve benzeri ekonomik kayıplara, sosyal etkilere yol açabileceği değerlendirilmektedir.

Ayrıca deprem neticesinde hasar gören Gölcük Tersanemize yeni yer arayışlarına, Kuzey Anadolu Fayı'nın kuzey koluna sadece 12 km mesafede ve dolgu arazide yerleşik Türkiye Gemi Sanayii A. Ş. Pendik Tersanemizin salt deprem riski açısından dahi uygun çözüm olamayacağı öngörülmektedir.

## **GALATA KÖPRÜSÜ PROBLEMİNİN SEKTÖRÜMÜZE ETKİSİ**

Yeni inşa edilen Galata Köprüsü'nün teknik arıza sebep gösterilerek Temmuz 1998'den beri açılmaması, Haliç içinde yerleşik bulunan Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Taşkızak Tersanesi ile Türkiye Gemi Sanayii A. Ş.'ye ait Camialtı ve Haliç Tersanelerine gemi giriş çıkışını engellemekte bu tesisleri atıl durumda bırakarak büyük kamusal zararlara yol açmaktadır. Köprüdeki sorunun, açılan kısmın (80 metre genişlikle, gereğinden çok büyük olması sebebi ile) çok ağır oluşu ve ağırlığın mesnet noktalarında yırtılmaya yol açılması olduğu bilinmektedir. Bu sorunun bir an önce giderilmesi amacı ile Oda'mızca 3 Temmuz 1999 tarihinde yapılan basın açıklamasında, sadece 40 metrelik tek kanadın açılmasının yeterli olacağı ve bu bölüme yüzer dubalı çözüm önerilmişti. Ancak aradan geçen süre içinde sorunun çözümü yönünde bir adım veya açıklamaya rastlanmamıştır.

**Köprü probleminin çözülmemesi, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Taşkızak Tersanesi'nin "başka bir kamu kuruluşuna" devri, Haliç içindeki bu üç tersanenin de tamamen devre dışı bırakılıp kapanmalarına yol açacağı, aynı süreçte Pendik Tersanesi'nin Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na devri ve salt askeri amaçlı kullanıma dönmesi ile ulusal gemi inşa ve tamir kapasitemizdeki kayıp %40'ı aşabilecek ve sektöre girdi sağlayan yan sanayi ile birlikte kamu tersanelerince yaratılmakta olan önemli miktarda *katma değer* kaybına yol açacaktır.**

## **SONUÇ ve ÖNERİLER**

Deprem sonrası gelişmelerin ve Galata Köprüsü probleminin Ulusal Gemi İnşa Sanayimiz üzerindeki olumsuz etkilerinin bir an önce giderilmesi amacı ile aşağıdaki hususlar önemle göz önüne alınmalıdır:

1. İzmit merkezli depremin gemi inşa sektörümüzde nispeten az hasarla atlatılması, ciddi bir uyarı olarak ele alınmalı ve Kuzey Anadolu Fayı'na yakın (Tuzla, Pendik ve Haliç'te yerleşik) tersanelerimizde gereken incelemeler yapılarak, uygun tedbirler gecikilmeden alınmalı, gerekli yerlerde zemin etüdleri yapılmalı, afet senaryoları hazırlanmalıdır.
2. Yeni tersane yatırımları (Deniz Kuvvetleri Komutanlığı programları dahil) deprem derecesi düşük bölgelerde ve Ege, Akdeniz ve Karadeniz bölgeleri öncelikli değerlendirilerek ele alınmalıdır.
3. Bir yılı aşkın süren problemi dolayısı ile sektörümüzde % 10 mertebesinde atıl kapasiteye ve büyük maddi zararlara yol açan Galata Köprüsü bir an evvel açılmalıdır. Bu hususta Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın ilgili merciler nezdinde yürütülen temasları tüm sektörümüzce desteklenmelidir.
4. Depremde hasar gören Gölcük Tersanemizin yeni gemi inşa olanaklarının tekrar yerine getirilmesi için, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı yeni inşa programlarına göre hazırlanacak "*kısa ve uzun vadeli alternatif öneriler*" ilgili tüm kuruluşların görüşleri alınarak değerlendirilmelidir. Bu hususun öncelikli olarak ticaret gemilerini hedef alan mevcut ulusal gemi inşa ve tamir kapasitemizde bir kayba yol açmamasına özen gösterilmelidir. Örneğin;

- a) Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın inşa programına daha uygun büyüklük ve özellikle olduğu değerlendirilen ve Haliç'te Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Taşkızak Tersanesine komşu bulunan Türkiye Gemi Sanayii A. Ş. Camialtı Tersanesinin Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na tahsisi,
- b) Tuzla Tersaneler Bölgesi'ndeki kamu arazisinde 49 yıllık irtifak hakkı ile kiralık verilmiş tersane alanlarından taahhüt edilmiş yatırımlarını gerçekleştirmemiş olanlarının Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın ihtiyaçları doğrultusunda kullanımı,
- c) Pendik Tersanesi'nin kuru havuzu yanındaki boş arazinin Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na tahsisi ve bu bölümde gerekli bina ve tesislerin inşaatı ile Deniz Kuvvetleri Komutanlığı yeni gemi inşaatlarının Pendik Tersanesi'nin mevcut tesislerine öncelikli iş olarak sipariş edilmesi,

vb. öneriler göz önüne alınabilir.

5. Türkiye Gemi Sanayii A. Ş. tesislerinden Pendik Tersanesi'nin Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na tahsisinin söz konusu olması halinde kapasite kaybının en aza indirilmesi açısından son yıllarda önemli yeni yatırımlar yapılan Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Taşkızak Tersanesi "*başka bir kamu kuruluşuna*" değil, doğrudan ve yalnızca Türkiye Gemi Sanayii A. Ş.'ye devredilmelidir.
6. Karayollarının hasar sonucu kapanması, ulaşımda denizyolunun vazgeçilemez önemini tekrar vurgulamıştır. Bu kapsamda özellikle 10 milyonu aşkın nüfusa sahip İstanbul ilimizde, benzer karayolu kapanmalarında, kentin iki yakası ve diğer sahillerinde yolcu, araç ve iş makinesi naklinde kullanılacak şekilde iskelelerle donatılması, işler vaziyette yolcu gemileri ve araba vapurlarının hazır bulundurulması gerekmektedir.



TÜRK MÜHENDİS VE MİMAR ODALARI BİRLİĞİ  
**GEMİ MÜHENDİSLERİ ODASI**  
The Chamber of Turkish Naval Architects & Marine Engineers

Postane Mahallesi Tunç Sokak No:39  
web: <http://www.gmo.org.tr>

Tuzla-İSTANBUL  
e-posta: [info@gmo.org.tr](mailto:info@gmo.org.tr)

Tel : 0216 447 40 30 – 31 – 32  
Faks: 0216 447 40 33