

MADEN TETKİK VE ARAMA GENEL MÜDÜRLÜĞÜ KIYI ÖTESİ ARAŞTIRMALARI TARİHÇESİ

Sinan KAVUKÇU*

MTA'nın yetmişli yılların ortalarında, henüz "Enstitü" statüsünde hizmet verilirken başlayan deniz araştırmaları serüveni petrol ve doğal gaz aramaları gibi ekonomik gereklilikler yanında, Ege Denizi'nde yaşanan kıta sahanlığı sorununun çözümüne yönelik bilimsel altyapı oluşturmayı amaçlamıştır. Bu dönemde Ege Denizi'ndeki kıta sahanlığı ve kara sularının sınırlarının uzanımları konusu Ülkemiz için önemli gündem maddelerindendi.

Uluslararası Deniz Hukukuna göre, Ege Denizi'ne komşu ülkelerin kara suları sınırları kıyından itibaren 6 mil uzaklığa kadar olup, bunun dışındaki alanlar uluslararası sular olarak tanımlanmıştır. Ancak, Ege Denizi'ndeki komşu ülke kendisine ait birçok adanın da ana kıtasının kıta sahanlığında içerisinde yer aldığını iddia etmekte ve buna bağlı olarak ülkemiz kıyılarına çok yakın bulunan adalar da dâhil olacak şekilde kıta sahanlığının sınırlarının 12 mil olması gerektiğini savunmaktaydı. Komşu ülkeler arasında gerginliğe sebep olan bu iddiadan kaynaklanan sorunun en etkin çözüm yolu ise bilimsel kanıtlar sunularak kara alanlarının doğal uzanımlarının ortaya konulması olarak belirlenmişti. Ülkemiz, bu konuda ilk adım olarak 1973 yılında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'mıza ait Çandarlı araştırma gemisi ile bazı çalışmalar yapmış ancak günün olanakları ve geminin teknik donanımı nedeniyle elde edilen verilerle önemli bir sonuca ulaşamamıştı. Bunun üzerine yurt dışından denizlerde petrol araştırması yapan ve deniz tabanından itibaren kilometrelerce derinlerden bilgi toplayabilen bir gemi kiralanarak Ege Denizi'nin kıta sahanlığı

ve kabuk yapısı hakkında bilimsel veriler toplanması kararı verilmişti.

Bu kapsamda, araştırma gemisi kiralanması amacıyla dünya genelinde yapılan tüm girişimler deniz komşumuzun lobi faaliyetleri nedeniyle sonuçsuz kalmıştır. Sürdürülen ısrarlı girişimler sonucunda nihayet 1975 yılında Norveç bayraklı "Longva" isimli bir araştırma gemisinin Ege Denizi'ndeki kara sularımızda ve uluslararası sularda araştırma yapması konusunda anlaşma yapılmış ve gemi Türkiye'ye getirilmiştir. Ancak, deniz komşumuzun da sürdürdüğü lobi faaliyetleri bu geminin de çalışmalarına başlamasına engel olmuş ve 15 gün süre ile İzmir Limanı'nda bekleyen gemi tüm tazminatlarını ödeyerek ülkemizden ayrılmıştır.

Ortaya çıkan olağanüstü koşulların, Ülkemizin kıyı ötesi alanlarda petrol ve doğal gaz araştırmalar yapabilecek kapasitede bir araştırma gemisine sahip olması ihtiyacını şiddetle dayatması üzerine dönemin Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü Genel Direktörü Sayın Sadrettin Alpan'ın, Enstitüsünün bu göreve talip olduğunu ve en kısa zamanda böyle bir gemiyi donatarak çalışmalara başlayabileceğini belirtmesi ile görev tereddüt edilmeden Maden Tetkik ve Arama'ya verilmiştir.

İhtiyacın zaman geçirmeden karşılanması amacıyla hazır bir tekne arayışına girilmiş ve Ulaştırma Bakanlığı tarafından hizmet dışı bırakılmış olan "HORA" isimli tahlisiye gemisinin araştırma gemisine dönüştürülmesi önerilmiştir. Çift gövde kaplamalı (double bottom), perçinli HORA gemisi 1942 yılında Almanya'da imal edilmiş olup İkinci Dünya Savaşı'nda Atlas Okyanusu'ndaki Alman denizaltı gemilerine ikmal görevi yapmış, savaş sonrası (1949 yılında) İngiltere'ye savaş tazminatı olarak verilmiş, 1954 yılına kadar İngiltere'de "Hercules" adı ile açık deniz kurtarma römorkörü olarak görev yapmıştır. 1954 yılında Ülkemizce satın alınan

*Jeofizik Mühendisi - Emekli Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü Personeli, Ankara.

gemi, tekrar HORA adı verilerek, 1968 yılına kadar römorkör olarak kullanılmıştır. 1968 yılında gemi hizmetten çekilerek Alaybey tersanesine bağlanmıştır. İşte bu geminin 1975 yılında MTA Enstitüsü tarafından araştırma gemisi olarak donatılmasına karar verilmesi üzerine, gemi İstanbul İstinye tersanesine çekilmiş ve kapsamlı bir tadilata alınmıştır.

MTA SİSMİK-1 GEMİSİNİN DONATILMASI

HORA tahlisiye römorkörünün uzun yıllar atıl kalmasından dolayı hemen hemen tüm gövde saçları yenilenmiş, içerisine yeni kameralar yapılmış, 1050 beygir gücünde dizel ana makine ve güçlü jeneratörler yerleştirilerek seyir kabiliyeti kazandırılmıştır.

Jeofizik araştırmalar bağlamında, gemi laboratuvarına günün teknolojisine uygun 48 kanallı derin sismik kayıt sistemi ve uydulardan alınan bilgilerle konum belirleyen navigasyon sistemi kurulurken, sismik enerji kaynağı olarak su içerisinde patlatılan yedi adet yüksek basınçlı hava tabancası, sismik veri toplamak için kış güverteye konumlu bir adet tambura sarılı 1200 metrelik sismik kablo ve hava tabancalarına yüksek basınçlı hava sağlamak üzere güçlü kompresörler monte edilmiştir.

Bu aşamada ismi de “*MTA Sismik-1*” olarak değiştirilen geminin tekne tadilatı İstinye tersanesi personeli, jeofizik ve navigasyon sistemlerinin montajı ise Enstitü teknik personeli tarafından gerçekleştirilmiş olup üretici firmalardan herhangi bir destek alınmamıştır. Sadece, MTA personeline araştırma cihazlarını üreten firmalarda kısa süreli eğitimler sağlanmıştır.

1976 EGE DENİZİ ARAŞTIRMALARI

Bir yandan MTA Sismik-1 gemisinin tadilatı sürerken diğer taraftan Ege Denizi’ndeki kıta sahanlığı sorunu komşu ülkenin kara suları sınırını 12 mil olarak ilan etmesine bağlı olarak

daha da büyüyerek devam etmekteydi. Komşumuzca ileri sürülen tezleri çürütecek tek yol bilimsel araştırmalar ile gerçekleri ortaya koymaktan geçmekte idi ve MTA Sismik-1 araştırma gemisi de 16 Temmuz 1976 tarihinde İstinye tersanesinde bağlı olduğu iskeleden halatlarını çözümlenerek bu amaçla Ege Denizi’ne doğru hareket etmişti.

MTA Enstitüsü tarafından donatılarak Ege Denizi’nde araştırmalar yapmak üzere sefere çıkılması, deniz komşumuzda büyük bir sansasyona neden olmuş ve Çanakkale Boğazi’ne en yakın adalarının 12 mil etrafına şamandıralar yerleştirilerek bu sınırların ihlal edilmesinin ülke sınırlarını ihlal anlamına geleceği ve araştırma gemisine batırma dâhil her türlü engellenmenin yapılacağı duyurulmuştur. Ancak, MTA Sismik-1 Türk Hükümetinin talimatları doğrultusunda, 12 mil karasuyu sınırlarını tanımayarak sadece uluslararası hukuk ilkeleri çerçevesinde ve 6 mil sınırlarını dikkate alarak şamandıralarla çizilen sınırları yarıp geçmiştir. Silahsız ve amacı deniz araştırması yapmak olan MTA Sismik-1 gemisi komşu ülkenin tüm tacizlerine rağmen ilk seferini kararlılıkla ve başarı ile tamamlamıştır.

Bu ilk sıcak karşılaşmanın herhangi bir sorun yaşanmadan atlatılması üzerine komşu ülke 12 mil esaslı şamandıraları toplamış ve 6 mil sınırlara geri çekilmiştir. MTA Sismik-1 gemisi de 1976 yılında Ege Denizi’nin uluslararası sularında 5000 km yi aşan sismik veri kaydetmiştir. 1976 Eylül ayı sonlarında, deniz şartlarının zorlaşması nedeniyle çalışmalar sonraki yıl devam etmek üzere sonlandırılmış ve çalışmalara ait rapor ilgililere sunulmuştur.

Bunu müteakip, “Ege Kıta Sahanlığı” konusu komşumuzca Lahey Adalet Divanına taşınmış olup 11 Kasım 1976 tarihinde Bern anlaşmasını imzalayan iki ülke kıta sahanlığı sınırları belirleninceye kadar uluslararası sularda karşılıklı olarak petrol araştırması yapmama kararı almışlardır.

MTA SİSMİK-1 İLE YÜRÜTÜLEN DİĞER ARAŞTIRMALAR

Ege Denizi uluslararası sularının çalışmalarına kapatılması üzerine MTA Sismik-1 gemisi diğer denizlerimizdeki karasularımız ve uluslararası sulardaki çalışmalarına devam etmiştir. Bu kapsamda ilk olarak 1976 yılı Kasım ayında Akkuyu nükleer santralının yer seçimine yönelik olarak kıyı ötesi aktif fay araştırmaları projesi yürütülmüş ve Akdeniz’de yüksek ayırmalı sığ sismik ve derin sismik verisi toplanarak raporlanmıştır. 1977-1981 yılları arasında ise Ege Denizi hariç tüm denizlerimizde, TPAO Genel Müdürlüğü’nün kıyı ötesi ruhsatlarında yaklaşık 20.000 km sismik veri toplanarak TPAO’ya teslim edilmiştir.

1982 yılında, TPAO Genel Müdürlüğü’nün MTA Sismik-1 gemisinin modernize edilmesini, mevcut şartlarda hizmet almalarının mümkün olmadığını belirtmesi üzerine geminin tekne yapısının ve o dönemde gemiye tahsis edilen ödeneğin yetersizliği nedeniyle TPAO Genel Müdürlüğü adına kıyı ötesi araştırmalara devam edilememiş, söz konusu etütler için bu tarihten sonra daha modern yabancı gemiler tercih edilmiştir. Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü ise kendi özgün projelerini yürürlüğe koymuş ve deniz araştırmaları konusunda önemli bilimsel araştırmalara imza atmıştır.

Bu dönemde, Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü (MTA)’nın karalarda devam eden rejyonal gravite ve manyetik çalışmalarının kıyı ötesi alanlara da taşınması için projeler yürütmek üzere gemiye gravite ve manyetik cihazları satın alınmış ve özellikle 1982-1985 yılları arasında Akdeniz, Marmara ve Batı Karadeniz’de rejyonal gravite ve manyetik etütleri gerçekleştirilmiştir.

MTA SİSMİK-1’İN ATIL KALDIĞI DÖNEM

1985 yılından sonra MTA Sismik-1 gemisinde ciddi cihaz arızalarının ortaya çıkması çalışmaların verimli şekilde yürütülmesini engellemiştir. Sonrasında ise geminin denize

elverişlilik belgesi alabilmesi için gereken bakım, onarım ve kontrollerin yaptırılmaması üzerine geminin denize elverişlilik belgesi iptal edilmiştir.

1987 yılında, Ege Denizi’ndeki kıta sahanlığı sorununun yeniden gündeme gelmesi üzerine, iptal edilen denize elverişlilik belgesi dahi yenilenmeden, MTA Sismik-1’e yeniden Ege Denizi’ne açılma talimatı verilmiştir. MTA Sismik-1’in bu hali bile komşu ülkenin Ege Denizi’ndeki faaliyetlerini durdurması için gerekli tesiri sağlamıştır.

1991 yılında, MTA Genel Müdürlüğü’nce geminin hurdaya ayrılması için girişimde bulunulmuştur. Bu hususta; Maliye Bakanlığı, Dışişleri Bakanlığı, Enerji Bakanlığı ve DPT Müsteşarlığı geminin hurdaya ayrılması yönünde olumlu görüş bildirirken, Genelkurmay Başkanlığı Ortadoğu ve Balkanlarda MTA Sismik-1 gemisi ile aynı kabiliyette bir gemi bulunmadığını, aynı kapasiteye sahip modern bir gemi edinilinceye kadar mevcut geminin muhafaza edilmesi yönünde görüş bildirmiştir. Genelkurmay Başkanlığı görüşünün Başbakanlık tarafından da benimsenmesi ile MTA Genel Müdürlüğü’ne geminin tekrar çalışır hale getirilmesi talimatı verilmiştir.

MTA SİSMİK-1’İN YENİDEN YAPILANMA DÖNEMİ

1991 yılından itibaren geminin sorunlarının giderilerek tekrar faal hale getirilmesi için çalışmalara başlanmış ve geminin tekne yapısı da göz önüne alınarak sismik veri toplama ve navigasyon sistemi günün koşullarına göre yenilenmiştir. Bunlara ilave olarak deniz tabanından jeolojik örnekleme yapılmasına olanak sağlayacak kepçe (grab) ve ağırlık düşürmeli sediman örnekleme (gravity corer) sistemleri ilave edilmiştir. MTA Sismik-1’in tekrar çalışır hale getirilmesini müteakip 1994-2002 döneminde TÜBİTAK ve Üniversitelerin katılımı ile çeşitli bilimsel deniz araştırma projeleri icra edilmiştir.

Gerek teknolojinin hızla gelişmesi gerekse tekne yapısının yeni teknolojilerin kullanımı konusunda yetersiz kalması nedenleriyle 2003-2005 yıllarında yararlanılamayan MTA Sismik-1'in elden çıkarılmasına yönelik girişimlere yeniden başlanılmıştır. Araştırma gemisi olarak kullanımı mümkün görülmeyen MTA Sismik-1'in en azından isminin yaşatılması

önemsenmiş ve söküme gönderilmesi yerine gemiden istifade edebilecek bir başka kurum/kuruluş arayışına girilmiştir.

Bu amaçla yürütülen girişimlerin sonuç vermesi neticesinde, MTA Sismik-1 2006 yılında İTÜ Denizcilik Fakültesi'ne eğitim gemisi olarak hibe edilmiştir.