

Güney Akım Açık Deniz Doğalgaz Boru Hattı - Türkiye Bölümü

**Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi
(ÇSED) Eki**

Ekim 2014

Güney Akım Açık Deniz Doğalgaz Boru Hattı – Türkiye Bölümü

Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi (ÇSED) Eki

URS

Bu rapor South Stream Transport B.V. adına,
URS Infrastructure and Environment UK tarafından hazırlanmıştır.

İçindekiler

1	Giriş	3
1.1	Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi (ÇSED) Ekinin Amacı.....	3
1.2	ÇSED Raporunun İfşası	3
2	ÇSED İfşası Süresince Paydaş Katılımı	4
2.1	Giriş	4
2.2	ÇSED İfşası ve Görüşme.....	4
2.2.1	ÇSED İfşası ve Görüşme Yaklaşımı.....	4
2.2.2	ÇSED Raporunun İfşası	5
2.2.3	ÇSED Görüşme Toplantıları	7
2.2.4	Paydaşlardan Geri Bildirim Almak	10
3	ÇSED Görüşme Yorumları ve Cevaplar	11
3.1	Paydaş Katılımı	11
3.2	Biyolojik Çevre	12
3.2.1	Balıklar	13
3.2.1.1	Sedimentasyon Etkisi	13
3.2.1.2	Gürültü ve Işık Etkisi.....	13
3.2.1.3	Balık Göçleri Üzerindeki Etkisi	14
3.2.2	Biyo-çeşitlilik "Net Kazanımları" ve Gözetim	15
3.2.3	Karbonat Tepecikleri	16
3.3	Sosyo-Ekonomik	17
3.4	Planlanmamış Olaylar	19
3.4.1	Çarpışma Riski.....	19
3.4.2	Petrol Sızıntıları ve Gaz Kaçakları	20
3.4.3	Sabotaj ve Terörizm	20
3.5	Atık Yönetimi.....	21
4	Özet	22

Tablolar

Tablo 2.1 ÇSED Görüşme Toplantıları	8
---	---

Şekiller

Şekil 2.1 Trabzon Karadeniz Gazetesi ÇSED İfşa Duyurusu	6
Şekil 2.2 İstanbul Görüşme Toplantısı	9
Şekil 2.3 Ankara Görüşme Toplantısı	9

Ekler

Ek 1 İfşa Süresinde Alınan Paydaş Yorumları	
---	--

1 Giriş

1.1 Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi (ÇSED) Ekinin Amacı

Bu belge, Güney Akım Açık Deniz Doğalgaz Boru Hattı – Türkiye Bölümü (Proje) için hazırlanan Çevresel ve Sosyal Eki Değerlendirmesi (ÇSED) Raporunun ifşa sonrası ekidir.

Bu ÇSED Ekinin Amacı:

- ÇSED ifşa dönemi süresince üstlenilen paydaş katılımının ayrıntılarını sunmak;
- 11 Haziran 2014 – 11 Temmuz 2014 tarihleri arasındaki ÇSED ifşa dönemi süresince paydaşlar tarafından yapılan yorumlara cevap vermek;
- ÇSED ifşa dönemi süresince ilave bilgi için alınan taleplere cevap vermek ve
- Proje tarafından yapılan yeni taahhutleri kaydetmektir.

Bu ÇSED Eki, Güney Akım Açık Deniz Doğalgaz Boru Hattı – Türkiye Bölümü için hazırlanan ÇSED Raporu ile bağlantılı olarak değerlendirilecektir.

1.2 ÇSED Raporunun İfşası

Güney Akım Açık Deniz Doğalgaz Boru Hattı – Türkiye Bölümü (Proje) için hazırlanan taslak ÇSED Raporu 11 Haziran 2014 tarihinde halka ifşa edilmiştir ve ifşa dönemi 11 Temmuz 2014 tarihinde sona ermiştir. Bu süre boyunca, taslak ÇSED Raporu, South Stream Transport B.V'nin internet sitesinde (www.south-stream-offshore.com) Türkçe ve İngilizce dillerinde sunulmuştur. Ayrıca ÇSED belgeleri görüşme ve yorum için önemli paydaşlara dağıtılmış, bu ÇSED Eki, Bölüm 2'de belirtildiği üzere Türkiye'deki farklı noktalarda paydaşların inceleyebilmeleri için çeşitli kopyalar şeklinde basılmıştır. Bu ek, bu ifşa süreci boyunca alınan yorumlar ve taleplere cevap olarak hazırlanmıştır.

Haziran 2014'de dört ÇSED görüşme toplantısı yapılmış ve bu toplantılara çok sayıda önemli paydaş davet edilmiştir. ÇSED görüşme toplantıları konusunda daha fazla bilgi ÇSED Eki Bölüm 2.2'de sunulmuştur.

2 ÇSED İfşası Süresince Paydaş Katılımı

2.1 Giriş

Paydaş katılımı ÇSED sürecinin önemli bir parçasıdır ve Proje süresince devam etmektedir. Danışmanlık ve ifşa çalışmalarının etkili olmasını ve özellikle paydaşların süreç boyunca danışmasını sağlamak önemlidir. Paydaş katılımı South Stream Transport’un Çevresel ve Sosyal Yönetim Planı (ÇSYP), Proje Paydaş Katılım Planı (PKP) ve Paydaş ve Görüşme Veri Tabanı (PDV) aracılığı ile yönetilir.

Aşağıdakiler, katılım mekanizmalarının, tanıtım ve bilgilendirme süreçlerinin ve görüşme toplantılarının ayrıntıları da dahil olmak üzere taslak ÇSED Raporu’nun paydaşlara sunulmasında mevcut olan görüşme sürecinin ayrıntılarını içermektedir. Aynı zamanda ÇSED ifşa dönemi süresince alınan yorumlar, bu yorumların nasıl ele alındığı ve bunlara nasıl cevap verildiği de bu ÇSED Ekinde özetlenmiştir.

South Stream Transport, şikayetlerin zamanında ve düzgün şekilde ele alınmasını sağlamak amacıyla bir Şikayet Mekanizması geliştirmiştir. Paydaşlara, ÇSED Raporu görüşme sürecinde Şikayet Mekanizması hakkında bilgiler verilmiş ve Geri Bildirim ve Şikayet Mekanizmasını açıklayan teknik olmayan bir broşür de görüşme toplantılarında hazırlanıp dağıtılmıştır. Geri Bildirim ve Şikayet Mekanizması broşürünün bir örneği de, Türkiye’deki çeşitli paydaşların South Stream Transport ile iletişim kurabilecekleri yöntemleri gösterecek şekilde South Stream Transport’un web sitesinde ayrıca mevcuttur (<http://www.south-stream-offshore.com/esia/stakeholder-feedback/>). Geri Bildirim ile Şikayet Sistemi broşüründe bir yerel iletişim numarası da sunulmuştur.

2.2 ÇSED İfşası ve Görüşme

2.2.1 ÇSED İfşası ve Görüşme Yaklaşımı

ÇSED Raporu **Bölüm 6 Paydaş Katılımı**’nda belirttiği gibi, ÇSED için görüşme programında hem Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) hem de ÇSED katılım faaliyetlerinin sonuçları birlikte dikkate alınmıştır. ÇSED süreci boyunca gerçekleşen katılım faaliyetlerinin odak noktası paydaşlara aşağıdaki konularda fırsat verilmesini sağlamaktır:

- Proje konusunda net ve uygun bilgilere (Yani, teknik olmayan, yerel dil) ve potansiyel etkilerine erişim;
- Etki değerlendirme ve önerilen etki azaltma, yönetim ve izleme önlemleri dahil, ÇSED’in içeriği hakkında geribildirimlerde bulunmak;
- Gelecekte yapılacak katılım faaliyetleri hakkında (katılım yöntemleri, materyalleri ve takvimi gibi konularda) fikir beyan etmek.

Projenin Türkiye kıyısından uzaklığı 110 kilometre (km)’den fazla olduğu ve etkileri denizle- ilgili olduğu için, Karadeniz kıyısındaki topluluklara ve paydaşlara olan doğrudan etkilerinin minimal düzeyde olduğu kabul edilir. Ancak, ulusal ÇED Raporunun yanı sıra ÇSED Raporunun geliştirilmesi esnasında üstlenilen önceki katılım faaliyetleri paydaşlara endişelenilecek önemli noktaları belirtmektedir. Yani, Türkiye balıkçılık sektörünü etkileme potansiyeli olan hamsinin göçü

üzerindeki potansiyel etkiler, petrol sızıntıları ve gaz kaçakları gibi planlanmayan olayların sonuçları ve Karadeniz'in deniz ortamına potansiyel etkiler ile bu ortamı korumak için alınan tedbirlerden bahsedilmiştir.

ÇSED ifşa dönemi için hedeflenen görüşme programına proje ile direk ilgisi olabilecek önemli paydaşların belirlenmesi dahildir. Dikkatler, STK'lar ve Karadeniz bölgesi ve/veya deniz ortamına özel olarak odaklanan araştırma kuruluşlarının yanı sıra Karadeniz'de faaliyet gösteren balıkçılık kooperatiflerine ve birliklerine odaklanmıştır.

Yer açısından katılım faaliyetleri, ulusal sivil toplum kuruluşlarının (STK) ve araştırma organizasyonlarının merkezlerinin bulunduğu iş merkezlerine (İstanbul ve Ankara gibi) ve Karadeniz kıyısında olan ve Türkiye'deki toplam balık üretiminin %20'sini (Ref.1) üstlenen Trabzon gibi yerlere odaklanmıştır.

ÇSED Raporu'nun görüşme ve ifşa sürecine ev sahipliği yapmak için ilk başta Sinop ve Samsun gibi Batı Karadeniz'e kıyısı bulunan liman şehirleri de belirlenmiş olsa da, önceki katılım çabaları sonucunda bu bölgede kamuoyu ve organizasyonlar istenilen ilgiyi göstermemiştir. Bunun yerine her iki bölgedeki balıkçılık kooperatifleri ve birlikleri taslak ÇSED Raporu'nun ifşasına ilişkin bilgilendirilmiş ve onlara ÇSED Raporu'nun bulgularını tartışmak için South Stream Transport temsilcileri ile bir araya gelme fırsatı verilmiştir.

2.2.2 ÇSED Raporunun İfşası

Taslak ÇSED Raporu, Teknik Olmayan Özet (NTS) ve Proje Paydaş Katılım Planı (PKP) (SEP) ile 11 Haziran 2014 tarihinde ifşa edilmiştir. Belgenin ifşa edildiği tarihte basın bülteni, gazetelerdeki kamuoyu duyuruları (Şekil 2.1) ve doğrudan gönderilen davetiler vasıtasıyla görüşme toplantıları bilgileri, tarih ve saatler de belirtilerek, paydaşların toplantılardan önce daveti alıp ÇSED belgelerini inceleyebilmeleri için yeterli zamana sahip olmaları amacıyla iki hafta öncesinden ilgili paydaşlara gönderilmiştir. Tüm ÇSED görüşme toplantıları halka açık gerçekleştirilmiştir.

Şekil 2.1 Trabzon Karadeniz Gazetesi ÇSED İfşa Duyurusu



GÜNEY AKIM AÇIK DENİZ DOĞALGAZ BORU HATTI – TÜRKİYE BÖLÜMÜ TASLAK ÇSED RAPORUNUN YAYINLANMASI

South Stream Transport B.V., Güney Akım Açık Deniz Doğalgaz Boru Hattı - Türkiye Bölümü ("Proje") için Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi (ÇSED) Raporu'nun taslağını yayınlamıştır.

Proje Bilgileri
Önerilen Güney Akım Açık Deniz Doğalgaz Boru Hattı birbirine paralel, dört adet 813 mm (32 inç) çapında çelik borudan oluşacak ve Karadeniz boyunca, Rusya kıyısındaki Anapa yakınlarından başlayıp Türkiye Mühürsüz Ekonomik Bölgesi'nden (MEB) geçerek, Bulgaristan kıyısındaki Varna yakınlarına kadar uzanacak ve yaklaşık 931 km uzunluğunda olacaktır. Güney Akım Açık Deniz Doğalgaz Boru Hattı, tamamlandığında Rusya'dan Orta ve Güneydoğu Avrupa Ülkelerine doğal gaz taşıyacak olan Güney Akım Boru Hattı Sisteminin bir bölümünü oluşturacaktır.



Açık deniz boru hattının Türkiye Bölümü yaklaşık 470 km uzunluğundadır ve doğuda Rusya MEB' sınırından başlayarak Türkiye MEB'inden geçecek ve batıda Bulgaristan MEB sınırında son bulacaktır. Türkiye MEB içerisinde, boru hattı yaklaşık 2.000 m ile 2.200 m su derinliklerinde doğrudan deniz tabanına döşenecektir. Türkiye'de herhangi bir kıyı bölümü veya tesis planlanmamaktadır ve bu Proje için Türk limanları kullanılmayacaktır.

Türkiye MEB'indeki ilk boru hattının inşasının 2015 yılında, ticari işletiminin ise 2015 yılı sonunda başlaması planlanmıştır. Dört boru hattının tamamının 2017 yılında tamamlanması planlanmaktadır. Türkiye MEB sularındaki her bir boru hattı inşasının yaklaşık 6 ay sürmesi beklenmektedir.

Güney Akım Açık Deniz Doğalgaz Boru Hattı, yürürlükte tüm iş güvenliği mevzuatı ve standartları ile, Türk ve uluslararası mevzuat ve standartlara uygun olarak ve iyi uluslararası endüstri uygulamaları doğrultusunda geliştirilecektir.

Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi
ÇSED süreci, uluslararası finans kurumlarının standartları ve ulusal ilkeleri ile uyumlu olarak gerçekleştirilmektedir. Taslak ÇSED Raporu, bağımsız uluslararası uzmanlar tarafından uluslararası ÇSED gerekliliklerini karşılamak üzere hazırlanmıştır. Raporunda aşağıdakiler sunulmaktadır:

- Proje'nin tanımı;
- Yürütülen paydaş katılım faaliyetlerinin tanımı;
- Proje Alanı'nın var olan çevresel, sosyal ve kültürel miras özelliklerinin ("mevcut durum") tanımı;
- Proje'nin çevresel, sosyal ve kültürel miras etkilerinin değerlendirilmesi;
- Etkilerden kaçınmak veya bu etkileri en aza indirmek ve faydaları artırmak için alınacak önlemler.

Bunlara ek olarak, South Stream Transport Türk ulusal mevzuatı gerekliliklerine uygun olarak bir Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) de gerçekleştirmiştir. Nihai ÇED Raporu Mayıs 2014'te Çevre ve Şehircilik Bakanlığına (ÇŞB) sunulmuştur.

Taslak ÇSED Raporu İle İlgili Halka Açık Toplantılar
South Stream Transport B.V. gelecekte çevresel ve sosyal yönetim için güçlü bir temel oluşturmasını ve ilgili ve önemli konuların uygun şekilde göz önünde bulundurulmasını sağlamak için, tüm tarafları taslak ÇSED Raporu ile ilgili geribildirim vermeye davet etmektedir.

South Stream Transport, Proje ile ilgilene paydaşların taslak ÇSED Raporu hakkında geribildirim vermelerine olanak tanımak için, halka açık bir dizi toplantı düzenleyecektir. Geribildirimler, ÇSED Raporu sonuçlandırılmadan göz önünde bulundurulacaktır. Halkın katılımı toplantılarının tarihleri ve yerleri aşağıdadır:

Şehir	Gün ve Saat	Toplantı Yeri
Istanbul	25 Haziran 2014 09.30 – 10.30	Plaza Hotel Istanbul Barbaros Bulvarı 165 34349 Balmumcu / Beşiktaş - Istanbul
Ankara	26 Haziran 2014 09.30 – 10.30	JW Marriott Hotel Ankara Kızılırmak Mahallesi Muhsin Yazıcıoğlu Caddesi No:1 Söğütözü, 06520 Ankara
Trabzon	27 Haziran 2014 16.00 – 17.00: ÇSED Sunumu 17.00 – 19.00: Proje Hakkında Bilgilendirme Oturumu	Zorlu Grand Hotel Maras Caddesi No:9 61100, Trabzon

Taslak ÇSED Raporu İle İlgili Görüşlerin Gönderilmesi
Taslak ÇSED Raporu ve Teknik Olmayan Özet internette, <http://www.south-stream-offshore.com/tr/csed-ve-izimler/turkiyede-csed/> adresinde erişime açıktır. Buna ilaveten, diğer bir proje bilgisi olan ve Türkiye için hazırlanan Paydaş Katılım Planı da belirtilen internet sayfasında mevcuttur. Ayrıca, basılı kopyalar;

- İstanbul: ELC Group Merkez Ofisi, İstanbul (adresi aşağıda verilmiştir); ve
- Trabzon: Zorlu Grand Hotel (Banket Ofisi), Maras Caddesi No:9, 61100 Trabzon

adreslerinden edinilebilmektedir.

Taslak ÇSED Raporu ile ilgili görüşler 2014 Temmuz ayının ortalarına kadar e-posta, internet geribildirim formu veya posta yoluyla gönderilebilir.

e-posta: esia@south-stream-transport.com

İnternet geribildirim formu: <http://www.south-stream-offshore.com/tr/csed-ve-izimler/paydas-gorusleri/>

Posta adresi:

ELC Group A.S.	South Stream Transport B.V.
İlgili:	İlgili:
South Stream Transport B.V.	ÇSED & İzinler Ekibi
Rüzgarlı Bahçe Mah.	Parnassusweg 809
Cumhuriyet Cad. Energy Plaza	1062 LZ Amsterdam
No: 2/6	Hollanda
34805 Kavaak/Istanbul Türkiye	

Alinan tüm görüşler ÇSED Raporu'nun sonuçlandırılmasında göz önünde bulundurulacak ve kamuya açıklanacaktır.

South Stream Transport B.V. Hakkında
South Stream Transport B.V., Karadeniz'den geçecek bir açık deniz doğalgaz boru hattının planlanması, inşası ve işletilmesi için kurulmuş uluslararası bir ortak girişimdir. Bu ortak girişimde Rus şirketi Gazprom %50, İtalyan şirketi Eni %20, Fransız enerji şirketi EDF ve Alman şirketi Wintershall %15'er paya sahiptir. Proje hakkında daha fazla bilgi için, lütfen www.south-stream-offshore.com adresini ziyaret ediniz.

ÇSED ifşa dönemi 30 gün sürmüştür ve 11 Temmuz 2014 tarihinde sona ermiştir. Bu süre boyunca, ÇSED belgesi aşağıdaki şekillerde sunulmuştur:

- Taslak ÇSED Raporunun ifşasını duyuran, çevirim içi olarak yayınlanan ve medyaya dağıtılan basın bülteni ile birlikte www.south-stream-offshore.com adresinde çevirim içi olarak;
- Hürriyet, Samsun haber, Sinop Bizim Karadeniz ve Trabzon Karadeniz gibi ulusal, bölgesel ve yerel gazetelerde taslak ÇSED Raporunun ifşası, yorum kutuları ve görüşme toplantıları ile ilgili ayrıntıları sunan halk duyurusu aracılığı ile
- Basılı kopyalar, aşağıda belirtilen yerlerde inceleme için sunulmuştur (güvenli yorum kutuları ve formları ile birlikte):
 - İstanbul: ELC Group Merkez Ofisi, Rüzgarlı Bahçe Mah. Çınar Sok. No:2, Energy Plaza Kat:6 Kavacak, Beykoz, İstanbul, Türkiye ve
 - Trabzon: Zorlu Grand Hotel, Banquet Office, Maraş Caddesi No: 9, 61100 Trabzon.
- Proje bilgisi doğrudan belirlenen paydaşlara gönderilmiştir:
 - ÇSED ve NTS kopyaları Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Dış İşleri Bakanlığı'na gönderilmiştir;
 - NTS'nin elektronik kopyaları ve hem çevrimiçi bulunan hem de yorum kutusu yerlerinde mevcut olan ÇSED Raporu'na nasıl ulaşacaklarını anlatan bilgiler içeren e-postalar ilgili paydaşlara gönderilmiştir ve
 - ÇSED Raporu'nun tamamına nasıl ulaşılacağı bilgisinin yanı sıra NTS'nin yeterli sayıdaki basılı kopyaları, üye kooperatifler ve balıkçılar arasında dağıtılmak üzere İstanbul, Trabzon, Samsun ve Sinop'taki balıkçılık kooperatiflerine gönderilmiştir.
- Doğrudan talep üzerine, posta, e-posta, faks veya telefon aracılığı ile South Stream Transport'a (South Stream Transport iletişim ayrıntıları yukarıda listelenen kanallar aracılığı ile iletilmiştir).

İfşadan bir hafta sonra, belgeyi ve toplantı davetini alıp almadıkları kontrol etmek ve katılım onaylarını almak için paydaşlarla telefonla iletişim kurulmuştur.

2.2.3 ÇSED Görüşme Toplantıları

Tablo 2.1'de gösterildiği gibi, görüşme toplantıları Haziran 2014'de İstanbul, Ankara ve Trabzon'da yapılmıştır. Paydaşlar, taslak ÇSED Raporunu görüşmek için toplantılara katılma fırsatına sahip olmuştur. Yapılan toplantılar paydaşların ÇSED konusundaki görüşlerini ve önerilen Çevresel ve Sosyal etkileri azaltma tedbirlerini ortaya koymalarına ve aynı zamanda Projenin ileriki aşamaları için iletişim yöntemleri için tercihlerini ifade etmelerine olanak sağlamıştır.

Tablo 2.1 ÇSED Görüşme Toplantıları

Toplantı	Tarih, Saat	Yer	Katılım
İstanbul Görüşme Toplantısı	25 Haziran 2014 09.30 – 10.30	The Plaza Hotel İstanbul Barbaros Bulvarı 165 34349 Balmumcu / Beşiktaş - İstanbul	14 kuruluş davet edilmiştir, 2 paydaş katılmıştır (1 medya ve 1 deniz alanı kullanıcısı)
Ankara Görüşme Toplantısı	26 Haziran 2014 09.30 – 10.30	JW Marriott Hotel Ankara Kızılırmak Mahallesi Muhsin Yazıcıoğlu Caddesi No:1 Söğütözü, 06520 Ankara	11 kuruluş davet edilmiştir, 6 paydaş katılmıştır (2 akademik/araştırma kuruluşu, 1 STK, 2 deniz alanı kullanıcısı ve 1 bilinmiyor)
Trabzon Görüşme Toplantısı	27 Haziran 2014 16.00 – 17.00: ÇSED Sunumu 17.00 – 19.00: Proje Bilgilendirme Oturumu	Zorlu Grand Hotel Maraş Cad. No:9, 61100, Trabzon	8 kuruluş davet edilmiştir, 1 paydaş katılmıştır (akademik/araştırma kuruluşu)

Taslak ÇSED Raporunu hazırlayan ve ÇSED paydaş katılımını görüşme sürecine öncülük eden bağımsız danışman URS ve South Stream Transport temsilcileri, Proje ve ÇSED Raporunun bulguları hakkında bilgiler sunmuş ve bunu bir “soru – cevap” oturumu takip etmiştir. Toplantılarda çekilen fotoğraflar Şekil 2.2 ve Şekil 2.3’de sunulmuştur. Toplantılar bilgi ve fikir alışverişini kolaylaştırmak için düzenlenmiş ve South Stream Transport ile URS temsilcilerinin sorulara cevap vermesine ve paydaşların ÇSED süreçleri, öngörülen Proje etkileri ve önerilen etki azaltma tedbirleri ile ilgili görüşlerini ve endişelerini dinlemesine olanak sağlanmıştır.

Toplantıların tümünde, sunumları ve tartışmaları desteklemek amacıyla görsel ve basılı malzemeler sunulmuştur ve ÇSED Raporunun tamamının basılı kopyası incelemek üzere Türkçe olarak sunulmuştur. ÇSED Raporunun tamamını, NTS ve SEP’i içeren USB flaş bellek ile NTS, SEP ve Geri Bildirim ve Şikayet Süreci broşürlerinin basılı kopyaları, toplantılara katılan paydaşlara sunulmuştur. Buna ilave olarak, Projenin ve ÇSED sürecinin çeşitli aşamalarını gösteren erkanlar ve gerektiği durumda, toplantıların tümü için bir tercüme hizmeti (Türkçe ve İngilizce) sunulmuştur.

Tüm toplantılar için paydaşlar, bir Yorum Formu doldurarak veya Proje ÇSED e-posta adresi veya posta aracılığı ile yorumlarını sunarak, toplantılarda ve toplantıların ardından yorum yapmaya ve önerilerini sunmaya davet edilmiştir. Katılımcılar ayrıca resmi soru ve cevap oturumunun ardından South Stream Transport ve URS temsilcileri ile bireysel olarak konuşma fırsatına sahip olmuştur.

Şekil 2.2 İstanbul Görüşme Toplantısı



Şekil 2.3 Ankara Görüşme Toplantısı



Tablo 2.1'de görüldüğü gibi, ÇSED görüşme toplantılarına katılım sınırlı olmuştur. Katılan paydaşların çoğu, deniz ortamıyla ilgisi olan balıkçılık kooperatiflerinden, STK'lardan veya diğer akademik veya araştırma kuruluşlarından oluşmuştur ve tümü katılım daveti almıştır.

Bazı toplantılarda temalar, alınan yorumlarda belirgin olarak görülmüştür. İstanbul'da bütün yorumlar balık ve balıkçılık üzerindeki etkiler ve İstanbul Boğaz'ında daha önce gerçekleştirilen projelerden kaynaklanan endişeleri içermiştir. Ankara'da paydaşlar Projenin, denizlerin korunmasına, biyolojik çeşitliliğe ve surecin izlenmesine yaklaşımı ile ilgili daha fazla bilgi alma konusunda hevesliyken; Trabzon'da ise yorumların tümü planlanmayan olayların risklerini içermiştir.

Yorumların ana fikirleri ve bunlarla ilgili cevaplar, bu ÇSED Eki, Bölüm 3'te sunulmuştur ve 30 günlük ÇSED ifşa süreci boyunca alınan bütün paydaş yorumlarının bir listesi, bu ÇSED Eki'nde bulunan Ek 1'de verilmiştir.

Görüşme toplantıları esnasında yapılan yorumlar, toplantılarda mevcut olan South Stream Transport ve URS temsilcileri tarafından yanıtlandı. Toplantıların ardından, toplantılar süresince yapılan tüm yorumlar analiz edildi ve ÇSED sürecinden elde edilen bilgiler kullanılarak daha ayrıntılı cevaplar sunuldu. Ayrıntılı cevaplar ile birlikte yorum kutuları aracılığı ile yorumlara alınan cevaplar bu ÇSED Ekinde sunulmaktadır.

2.2.4 Paydaşlardan Geri Bildirim Almak

ÇSED görüşmesi ve 30 günlük ÇSED ifşa dönemi için yorumlar posta, e-posta, faks, telefon veya South Stream Transport internet sitesinde, halk duyurusunda, basın bülteninde, Geri Bildirim ve Şikayet Sistemi broşüründe ve paydaşlara gönderilen davetlerdeki bilgiler kullanılarak kişisel iletişim yoluyla alındı. 30 günlük ifşa dönemi dışında alınan yorumlar, devam eden paydaş katılımının bir parçası olarak Proje tarafından kayıt altına alınıp değerlendirilecek ve bunlar <http://www.south-stream-offshore.com/esia/stakeholder-feedback/> adresinde bulunan Proje SEP'inde güncellenecektir.

3 ÇSED Görüşme Yorumları ve Cevaplar

Bu bölüm ÇSED ifşa dönemi süresince sunulan yorumların ayrıntıları içeriyor. Paydaşlardan alınan tüm yorumlar dikkate alındı ve gerektiği durumda bu ÇSED Ekinde bunlara değinildi. Alınan yorumlar (ve cevapları) ÇSED Raporu başlıklarına göre sınıflandırılmıştır. Çok sayıda başlık birden fazla ÇSED başlığı ile ilgili olabiliyor. Bu durumlarda, yorumlar ve cevaplar bu ÇSED Eki'nin ilgili alt bölüm(ler)inde çapraz bir şekilde referanslandırılacaktır.¹

30 günlük ÇSED ifşa dönemi süresince toplamda 27 soru, öneri veya yorum alınmış; bunların 26'sı ÇSED görüşme toplantıları esnasında, biri ise e-posta aracılığı ile alınmıştır. ÇSED ifşa dönemi boyunca alınan yorumlar, her bir paydaş yorumunun ilgili bir cevap alabilmesi için mümkün olan yerlerde ayrılmıştır. Bazı durumlarda, özellikle ÇSED görüşme toplantıları süresince, bir paydaşla birebir iletişim oluşturuldu ve genellikle bir konu ile ilgili çok sayıda nokta tartışıldı. Sunulan yorumların sayısı ve türü hakkında bilgi için, bu ÇSED Ekinin Ek 1'ine bakın.

Yorumlar aşağıdaki ÇSED başlıkları altında sınıflandırılmıştır:

- Paydaş Katılımı: 3 yorum;
- Biyolojik Çevre: 5 yorum;
- Sosyo-Ekonomik: 4 yorum;
- Planlanmayan Etkinlikler: 6 yorum;
- Atık Yönetimi: 1 yorum; ve
- Diğer sorunlar²: 8 yorum.

Bu ÇSED Raporu içerisinde önceden cevaplanan yorumların olduğu durumlarda, aşağıdaki bölümlerdeki yorumlar, değinilen ÇSED Raporu bölümüne göre atıfta bulunularak sunulmuştur.

3.1 Paydaş Katılımı

Bir paydaş, o tarihe kadar balıkçılık organizasyonları ile yapılan paydaş katılımı seviyesiyle ilgilendi. ÇED ve ÇSED süreçleri boyunca Ankara, İstanbul, Trabzon, Samsun ve Sinop'da balıkçılık kooperatifleri ile toplantılar yapılmıştır. Bu toplantıların amacı:

- ÇED/ÇSED temeli için bilgi toplamak;
- Proje üzerindeki potansiyel etkileri görmek ve konuyla ilgili fikirleri toplamak; ve
- Proje bilgisi sunmak.

¹ Sunulan cevapların yazıldığı zaman teknik olarak doğru kabul edildiğini unutmayın. Proje planlaması, tasarımı ve programı sebebiyle bu, sorunun veya endişenin belirtildiği tarihte sunulan cevapla aynı olmayabilir. Bazı cevaplar daha fazla bilgi edinmek amacıyla, ÇSED'den ilave bilgi alınarak genişletilmiştir.

² ÇSED görüşme toplantıları boyunca belirtilen sorular, tavsiyeler veya yorumlar arasında ÇSED Raporu ve deniz koruma alanlarının oluşturulmasında iş desteği veya Proje'nin teknik ve tasarım unsurlarına ilişkin genel sorular gibi bu ÇSED Eki'nin görev alanı dışında kalan konuları içermekteydi. Bu yorumlara ÇSED görüşme toplantılarında cevaplar verilmiş ve bu ÇSED Eki'nde ayrıca değinilmemiştir.

Balıkçılık organizasyonları da dahil olmak üzere, bu ÇSED Raporu’nun ifşası öncesinde katılımında bulunan bütün paydaşlar hakkında bilgiler Ek 6.2: ÇSED Raporu Bugüne Dek Yapılan Katılım içerisinde sunulmuş ve SEP içerisinde ayrıntılı bir şekilde verilmiştir.

ÇED ve ÇSED süreçleri için gerçekleştirilen önceki katılımlarda projenin hamsilerin göç şekillerini etkileyebileceği ve bunun da Türkiye Bölümündeki balıkçılık faaliyetlerini aksatabileceği konusunda balıkçılar arasındaki endişeler vurgulanmıştır. ÇSED Raporu’nun ifşa amaçları için, balık ve balıkçılar üzerindeki etkilere ilişkin olarak balıkçıların ÇSED Raporu’nun bulgularından haberdar olmalarını sağlamak ve South Stream Transport ile iletişime geçme yöntemleri hakkında katılım çabaları gösterilmiştir.

Katılım, Türkiye balıkçılık faaliyetlerinin yoğunlaştığı Batı Karadeniz kıyılarındaki (Trabzon, Samsun ve Sinop) bölgesel balıkçılık kooperatiflerine odaklanıyordu. ÇSED raporunun ifşası hakkında bilgilendirme yapma ve katılım tercihlerini görüşmek amacıyla, Trabzon ve Samsun balıkçılık kooperatifleri ile ön toplantılar yapıldı. Ulusal balıkçılık kooperatifi birliği, Proje Bilgilerini balıkçılar arasında daha geniş yayabilen önemli bir paydaş olarak belirlendi. Projeye İstanbul’daki balıkçılık grupları ile bir araya gelinmesi de tavsiye edildi.

Belirlenen her bir balıkçılık kooperatifi, ÇSED Raporu ifşasının doğrudan bilgilendirmesini ve İstanbul, Ankara veya Trabzon’da yapılacak olan ÇSED görüşme toplantılarına daveti mektup yoluyla aldı. Alternatif olarak, birebir toplantılar talep etme seçeneği sunuldu. Bildirimlerde ÇSED Raporları konusundaki bildirimlerin nasıl gönderileceği konusunda ayrıntılar yer aldı. Bölgesel balıkçılık kooperatifi birliklerinin her birine, üyelerine dağıtılmaları için yeterli sayıda ÇSED NTS basılı kopyası verildi.

South Stream Transport, ayrıca ÇSED ifşa döneminde balıkçılık konusunda Proje bilgilerini sunmak amacıyla ulusal Balıkçılık Sempozyumuna katılmayı planladı ve katılımı ilgili olarak Balıkçılık Kooperatifleri Merkezi Birliği (SUR-KOOP; Ankara) ile iletişim kurdu. Ancak SUR-KOOP 2014 yılında bir sempozyum yapmayı planlamıyor; sempozyum 2015 yılında yapılacak ama tam tarihi ve yeri henüz onaylanmadı. Bu nedenle, South Stream Transport, ilgili bilgilerin balıkçılara dağıtılması ve programa göre mümkün olursa (eğer inşaattan önce olabilir) Proje Bilgisini önümüzdeki sene yapılacak olan sempozyumda sunmak için SUR-KOOP ile katılıma devam edecektir.

South Stream Transport Proje bilgilerini balıkçılara yaymak için ilave fırsatlar da arayacak ve Türkiye Bölümünde inşaatın başlamasından önce Karadeniz’in Doğu ve Batı sahillerinde bulunan balıkçıları Geri Bildirim ve Şikayet Sürecinden haberdar etmek için uygun yolları arayacaktır. Balıkçılar ile devam eden katılım hakkında daha fazla bilgi, bu ÇSED Eki’nde Bölüm 3.3’de bulunabilir.

3.2 Biyolojik Çevre

Biyolojik çevre, projenin balıklara olan etkisi, önerilen Proje izleme programı ve biyolojik çeşitliliğe yaklaşım hakkında bazı kişisel yorumlar yapıldı. Deniz tabanında “karbonat tepeciklerinin” varlığı ve bunların korunması ile ilgili olarak e-posta aracılığı ile bir yorum alındı. Bu soruların cevaplarının bir özeti ileriki bölümlerde sunulmuştur.

3.2.1 Balıklar

Gürültü, ışık veya tortu dağılımının balıklar üzerindeki etkisi ve bunların Orta Karadeniz'deki balık türlerinin davranışlarını ve göç şekillerini nasıl etkileyeceği konusunda bir paydaş tarafından yorumlar yapıldı. Verilen cevapların bir özeti ileriki bölümlerde sunulmuştur. Balıkçılık üzerindeki etkiler ile ilgili yorumlar bu ÇSED Eki Bölüm. 3.3'de cevaplanmıştır.

3.2.1.1 Sedimentasyon Etkisi

Bir paydaş, Proje Faaliyetlerinden kaynaklanabilecek sedimanların deniz yatağından kalkarak suya karışmasının olası etkilerinin Karadeniz'deki balık göçleri üzerindeki etkileri hakkında yorumlarda bulundu. Yorum, Proje'nin, daha önce İstanbul Boğazı'nda yapılan başka bir benzer faaliyetin yarattığı etkilere benzer sonuçlar doğuracağını belirtmekteydi. İddialara göre önceki faaliyette ciddi sayıda sediman birikmiş ve bu da balık göçlerini ve avlarını etkilemiştir. Ancak bu faaliyetin koşulları, Güney Açık Deniz Doğalgaz Boru Hattı'na kıyasla çok farklıdır. Toplantı sırasında örnek gösterilen faaliyet, yalnızca yaklaşık 60 metre (m) su derinliğine sahip olan Marmara Denizi'nde yapılmış ve 1.000.000 metre küpten (m³) fazla sedimanın 1,4 km uzunluğa sahip bir alandan kazılmasını içermiştir. Karadeniz'den Marmara Denizi'ne dar boğazdan göç eden balığın sediman çevresinden geçemediği veya bundan kaçınmadığı, bunun da avları etkilediği muhtemeldir.

Proje'de, 2.000 metre derinlikte deniz yatağı üzerine borular dönecektir. Proje için herhangi bir deniz yatağı müdahalesi (taramak, hendek kazmak, sedimanların atılması) olmayacaktır. Bu yüzden Proje'nin deniz tabanına etkisi yalnızca boru hattının deniz yatağı üzerine fiziksel olarak oturtulması, veya inşaat öncesinde süresince ve işletme dönemi boyunca bakım amaçlı yapılacak küçük çaplı araştırmalar sırasında uzaktan kumanda edilen araçların (ROV) kullanılmasından kaynaklanarak, önemsiz bir seviyede olacaktır. Az miktarda sediman bozulması ve sedimanın (çoğunlukla kil çamuru) özelliği düşünüldüğünde, sediman dağılımı çok sınırlı düzeyde, küçük ve yerel olacaktır. Sediman dağılımının, balıkların mevcut olduğu üst su kolonuna (0-150 m'lik su derinliği) ulaşacak yeterliliğe sahip olmayacağı için Karadeniz'deki deniz hayatına etkileri önceden tahmin edilememektedir.

Güney Akım Açık Deniz Doğalgaz Boru Hattı için sediman dağılımı ayrıca Rusya ve Bulgaristan bölgeleri için de değerlendirilmiştir. Bu ülkelerde, mikrotunel çıkış kuyularının taraması gibi kıyıya yakın bölgelerde küçük çaplı deniz yatağı müdahaleleri mevcuttur. Daha fazla deniz yatağı müdahalesinin olacağı Bulgaristan'da (yaklaşık 300.000 m³) Balıkçılık Araştırması (ÇSED Raporu Ek 9.1), sediman dağılımının hızlı olduğunu (taramanın sonlanmasından itibaren dört gün sonra) ve yoğunlukla sediman yığınlarının deniz yatağının yakınında olduğunu göstermiştir. Bu yüzden etkiler geçici ve yerel olurken, göç eden herhangi bir tür üzerinde etki göstermesi pek mümkün olmayacaktır.

3.2.1.2 Gürültü ve Işık Etkisi

Proje araçlarının oluşturduğu gürültü ve ışık ile bunları balık türlerine olası etkisi ÇSED görüşme toplantıları esnasında bir paydaş tarafından belirtildi. ÇSED Raporu ışıkla ilgili olarak, oldukça bölgesel ve kısa süreli olması nedeniyle bu etkinin **Önemli Olmadığını** belirtti (Bölüm 8.8.2). Projenin balık türlerine olan en büyük etkisi araçların geçişi ve boru döşeme faaliyetleri esnasında oluşan gürültüdür. Bu nedenle, gürültünün etkileri ayrıntılı olarak ÇSED Raporunda değerlendirildi. Denizaltı gürültü modellenmesi, Proje gemilerini içeren farklı sayıda senaryoda gerçekleştirildi ve

Ek 8.1: ÇSED Raporu Denizaltı Gürültü Modellemesinde sunuldu. Etki değerlendirmesi koruma endişenin bulunduğu (Uluslararası Doğal Hayatı Koruma Birliği (IUCN) Kırmızı Liste (Ref. 2) veya Karadeniz Kırmızı Veri Kitabı (Ref. 3)) ve balıklar için ticari öneme sahip balık türlerine odaklandı. Ticari türler arasında hamsi, Türkiye balıkçılığında en yaygın olarak yakalanan tür ve bu nedenle değerlendirmede daha fazla önem veriliyor. Hamsi (*Engraulis encrasicolus*) suyun altındaki gürültülere karşı hassas olduğu için, “duyma uzmanı” olarak biliniyor. ÇSED Raporunda bildirildiği gibi (Bölüm 8.8.2), yapılan denizaltı gürültü modellemesi şu unsurları belirtmektedir:

- Boru döşeme aracı yaklaşık 0,5 km alanda gürültü etkisi yaratabilir (etki alanı yaklaşık 0,1 km²);
- Boru döşeme aracı tarafından oluşan ses, balıklarda ölüme neden olmayacak düzeyde; ve
- Balıklar genelde gürültünün yüksek olduğu yerlerden uzaklaşıyor ve gürültü maruziyetleri oldukça düşüktür.

Bu nedenle, ÇSED Raporu duyma uzmanı balıklarla ilgili olarak etkinin **Düşük** olacağını belirtmektedir.

Projenin biyolojik ortama etkisi **Düşük** olmasına rağmen Proje, etkileri makul bir seviyeye indirmek amacıyla çeşitli sayıda tasarım kontrolünü ve etki azaltma önlemini devreye sokmuştur. Balıklar konusunda, ilgili tedbirler:

- Doğrudan aydınlatma, ekranlar, gölgelikleri, zamanlayıcılar ve aktüatörler gibi gece çalışmaları esnasında uygun ışıklandırma tasarımı yapılacak ve
- Balık yumurtaları, larva ve büyük omurgasızların girişini engellemek amacıyla su ayırmak için giriş filtreleri kullanılacaktır.

3.2.1.3 Balık Göçleri Üzerindeki Etkisi

Projenin balık türlerinin, özellikle de hamsinin göç rotalarını etkileyeceği konusundaki endişeler ÇSED görüşme toplantıları esnasında balıkçılık alanındaki bir paydaş tarafından iletildi. Göçü etkilemesi olası temel Proje Faaliyetleri gürültü ve ışık. Bu ÇSED Eki Bölüm 3.2.1.1 ve 3.2.1.2’de belirtildiği gibi, gürültü veya ışığın balık türleri üzerinde önemli etkisi olması olasıdır bulunmamaktadır.

Hamsi, Karadeniz’in kuzey sularından Türkiye ve Gürcistan kıyılarına, Proje Alanı’nda göç ettiği bilinen tek türdür (Bölüm 8.5.4.1). İlkbaharda ise ters yönde göç etmektedir. ÇSED Raporu (Bölüm 8.8.2) bu etkinin önemini aşağıdaki nedenlerle **Düşük** olduğunu belirtmektedir:

- İnşaat günde yaklaşık 2,75 km ilerleyecek bu nedenle sabit bir nesne olarak kabul edilebilir ve hamsi bu alandan uzak tutulabilir. Balıkların göç sürüleri hızlı hareket ediyor ve belirli bir noktadaki varlıkları geçici ve
- Ana göç koridoru Türkiye Münhasır Ekonomik Bölgesi (MEB) boyunca 125 km genişliğe kadar çıkarken, inşaat filosunun yarattığı gürültü etkileri duyma uzmanları için yalnızca 0.5 km genişliğe uzanmaktadır. Bu nedenle bu etki alanı geçicidir ve hamsinin göç koridorunun küçük bir parçasını oluşturmaktadır.

Bu nedenle, Proje Faaliyetlerinin göç hareketlerini saptırma veya engelleme ile sonuçlanan etkisi bulunmamaktadır.

Hamsi ayrıca Romanya ve Bulgaristan sularından kışı geçirmek için Türk sularına göç etmektedir. Paydaşların sınırlararası etkilere (Güney Akım Açık Deniz Doğalgaz Boru Hattı'nın Bulgaristan veya Rusya Sektörlerinden Türkiye'ye gelen ya da ters yönde giden etkiler) ilişkin olarak hamsi gibi göç eden türler hakkında duydukları endişelere, Ek 9.1: ÇSED Raporu Balıkçılık Araştırması'nda değinilmiştir. Proje Faaliyetleri sebebiyle Karadeniz'de göç eden türler üzerinde herhangi bir etki olması beklenmemektedir. Bulgaristan'daki balık türler için yapılan potansiyel etki değerlendirmesi sedimantasyon, gürültü ve ışık yayılımlarından doğan etkilere odaklanmış ve inşaat faaliyetlerinin ve daha sonra Bulgaristan'daki Boru Hattı İşletmesinin beslenme alanları, yumurtlama alanları ve göç yolları üzerinde bir etki yaratmasının mümkün olmadığını göstermiştir. Bu yüzden Türkiye suları içerisinde bu türler üzerinde zincirleme bir etkinin gerçekleşme olasılığı bulunmamaktadır (Ek 9.1 Balıkçılık Araştırması; Bölüm 4.5.2.1).

3.2.2 Biyo-çeşitlilik "Net Kazanımları" ve Gözetim

İki paydaş, Proje için teklif edilen gözetim programına ilgi duyduklarını açıkladı. Bir paydaş da ayrıca, Proje'nin biyo-çeşitlilik "net kazanımları" konseptine gösterdiği yaklaşıma ilgi duyduğunu belirtti.

Proje Alanı da dahil olmak üzere Orta Karadeniz, bir kuş türü³; Yelkovan kuşu (*Puffinus yelkouan*) ve iki deniz memeli türü; afalina yunus (*Tursiops truncatus ponticus*) ve tırtak (*Phocoena phocoena relicta*) için potansiyel bir kritik habitat olarak değerlendirilmektedir. Orta Kara Deniz'deki balık türleri hakkında balık araştırmalarının ve verilerinin eksikliği sebebiyle kritik habitatın belirlenmesinde muhafazakar bir yaklaşım benimsenmiştir. Bu yüzden Orta Karadeniz, yedi balık türü için potansiyel kritik tabitat olarak değerlendirilmiştir; çaça balığı (*Sprattus sprattus*), hamsi (*Engraulis encrasicolus*), Black Sea zargana (*Belone belone euxini*), lüfer (*Pomatomus saltatrix*), Karadeniz istavriti (*Trachurus mediterraneus ponticus*), Çingene Palamutu (*Sarda sarda*) ve kolyoz (*Scomber colias*).

Kritik habitat tanımlandığı için biyo-çeşitlilik gözlemi/araştırması için ilave bir gereksinim bulunmaktadır. Bunun için Proje, biyo-çeşitliliği korumak ve muhafaza etmek ve kritik habitat içerisinde tanımlanan ve koruma endişesi güden türler için koruma tedbirlerini geliştirmek amacıyla ilave fırsatları belirleyerek Uluslararası Finans Kurumu (IFC) Performans Standardı (PS) 6'ya uygun bir şekilde 'net biyo-çeşitlilik kazanımlarını' elde etmek için bir Biyo-Çeşitlilik Eylem Planı (BEP) geliştirmeyi taahhüt etmiştir.

"Net kazanımlar" kavramı, Proje etkileri bağlamında değerlendirilmelidir. Biyo-çeşitlilik üzerinde önemli (yani, orta seviye ve yukarı) bir etki beklenmemektedir. Bu sebepten ötürü "net kazanımlar", biyo-çeşitlilik üzerinde gerçekleştirilen mevcut araştırmanın ve bu alanlarda elde edilen bilimsel bilginin geliştirilmesi olarak değerlendirilmelidir. Bunu elde etmek amacıyla 2014 yılı içerisinde Proje tarafından ilgili paydaşlar tanımlanacak ve ulusal, bölgesel, yerel hükümetler, üniversiteler, STK'lar ve yerel ekolojistler tarafından gözetim altında tutulacak mevcut veya

³ Kritik Tehlikede ve/veya Tehlikede olan türler (IUCN Kırmızı Listede belirtildiği şekilde) için öneme sahip habitatlar, endemik ve/veya kısıtlı aralıktaki türler için öneme sahip habitatlar, göç eden türler ve/veya toplu halde gezen türlerin önemli düzeylerini küresel anlamda destekleyen habitatlar, yüksek ölçüde tehlikede bulunan ve/veya benzersiz ekosistemler, ve/veya önemli evrim süreçleriyle ilişkili bölgeler de dahil olmak üzere yüksek biyo-çeşitlilik değerine sahip alanlardır.

Öngörülmuş biyo-çeşitlilik programları hakkında bilgiler toplamak amacıyla ön toplantılar düzenlenecektir. Bu katılımda, araştırma enstitülerinin ve koruma programlarının deneyimlerinden yararlanılacak ve belirli araştırma programlarının kapsamı veya sürecinin geliştirilmesine destekleyen unsurlar gibi aktif araştırma programlarına katılıma odaklanılacaktır.

Organizasyonlara danışılacak alanlar şunlarla ilişkili olacaktır.

- Gemilerde deniz memelisi ve deniz kuşu gözlemcilerinin bulunma ve Proje'nin "net kazanımları" elde etmesine yardımcı olacak herhangi bir potansiyel plan hakkında bilgi toplama mecburiyeti ve
- Proje Alanı'nı geçen bir göç yoluna sahip tek balık türü olduğu için, Karadeniz hamsisi ile ilgili projeler veya programlar.

Bu toplantılarda toplanan bilgiler BEP'in geliştirilmesine, belirli biyo-çeşitlilik eylemlerinin belirlenmesine ve paydaşlarla potansiyel ortaklıkların kurulmasına yardımcı olacaktır.

Gözetim faaliyetlerine ilişkin, Türkiye Bölümünde inşaatın başlamasından önce South Stream Transport, Çevresel ve Sosyal Gözetim Programı'nı (ÇSGP) oluşturmak ve bu organizasyonların tecrübesinden yararlanmak için ilgili bilimsel ve akademik organizasyonlara danışacaktır. Sunulan ÇSGP ile ilgili bütün paydaş katılımı faaliyetleri inşaattan önce 2015 yılının başında başlayacak ve bunların sonuçları, Yıllık Çevresel ve Sosyal Gözetim Raporu'nun bir parçası olarak kamuoyuna sunulacaktır.

3.2.3 Karbonat Tepecikleri

E-posta aracılığıyla alınan tek yorum karbonat tepeciklerinin ve ilgili bakteri topluluklarının olası mevcudiyetine ilişkindi. Karadeniz'de büyük karbonat "bacaları" geçmişte gözlemlenmiştir ve bu yapıların olası mevcudiyeti, ÇSED Raporu'nun oluşturulmasında yapılan Proje araştırmalarında analiz edilmiştir.

Karadeniz'in günümüzdeki denizbilimi ve fiziksel çevresinin yanı sıra yakın zamandaki durumu EK 8.2'de sunulmuştur: ÇSED Raporu'nun Deniz Yatağı Araştırma Raporu. Proje için toplanan veriler, biyolojik özellikler de dahil olmak üzere deniz yatağı özelliklerini tanımlamak için analiz edilmiştir. Veri setleri içerisinde şerit batimetresi, yan-taramalı sonar, video ve hareketsiz obje fotoğrafçılığı bulunmaktadır.

Çamur volkanları, çopurlar veya karbonat tepecikleri gibi sıvı sızıntısına ilişkin özelliklerin belirlenmesi, Deniz Yatağı Araştırma Raporu'nun temel amaçlarından bir tanesiydi (ÇSED Raporu Ek 8.2). Ancak Karadeniz çevresinde bir çok yerde tanımlananla benzer büyük çamur volkanları (Ref. 6'daki Lericolais, 2006 gibi), öngörülen boru hattı güzergahı üzerinde görülmemektedir. Benzer şekilde karbonat tepecikleri yalnızca son derece sınırlı bölgelerde (Ref. 6) görülmektedir.

Karbonat tepecikleri, Rusya ve Bulgaristan yamaçları üzerinde bulunan kıta sahanlığının tam altından alınan yan-taramalı sonar verilerinde görülmüştür. Karbonat tepecikleri her iki yamaçta da, yaklaşık 110 ve 140 metrelik, kısmen dar derinliğe sahip aynı şerit üzerinde oluşmaktadır. Sivi sızıntısına ek olarak, bu belirtiler diğer faktörlerle, özellikle sudaki oksijen seviyesi ile sınırlandırılmıştır. Bu verilerin incelendiği tarihte (ÇSED Raporu, Bölüm 8.5.3.2) Proje Alanı (Türkiye Bölümü) içerisinde herhangi bir karbonat tepeciği, çamur volkanı veya mikrobiyal örtü gözlemlenmemiştir.

Boru hattı güzergahı boyunca (Rus, Türk ve Bulgar suları) sıvı kaçışına ilişkin özelliklerin mevcudiyeti açısından, Deniz Yatağı Araştırma Raporu'nun temel sonuçları şöyledir:

- Hem Rusya, hem de Bulgaristan yamaçları üzerinde karbonat tepelikleri 110 ve 140 metre derinliklerde ortaya çıkmaktadır;
- Sıvı sızıntıları, ilgili bakteri faaliyetiyle beraber Bulgaristan yamacının dış kenarında mevcuttur. Bu bölgede midyeler de mevcuttur ancak bunlar büyük olasılıkla kemosentetik midyeler değildir;
- Abisal düzlük üzerinde öngörülen Boru hattı güzergahı üzerinde etkisi olabilecek herhangi bir özellik tanımlanamamıştır. Alanın neredeyse tümü yumuşak, kısmen jele benzeyen organik artık katmanı ile kaplanmıştır. Bazı çopurların yanı sıra, sıvı sızıntısı sebebiyle ortaya çıkmış olması mümkün olan diğer özellikler de deniz yatağı üzerinde görülmüştür ve
- Bakteriler için 150-200 derinlikte yaşam sınırlıdır. Boru hattı güzergahında ilgili makrofauna içerisinde bulunan soğuk sızıntılar gibi önemli bakteri topluluklarına rastlanılmamıştır.

Daha fazla bilgi için Ek 8.2'ye bakın. ÇSED Raporu'nun Deniz Yatağı Araştırma Raporu.

3.3 Sosyo-Ekonomik

ÇSED görüşme toplantıları sırasında paydaş bir balıkçı, balıkçılar üzerindeki etkiye ilişkin bazı yorumlarda bulundu. Bunlar, Proje'nin balıklar üzerindeki olası etkilerine (bu ÇSED Eki'nde, Bölüm 3.2.1'de tartışılmıştır) ilişkin endişeleri ve bunların, özellikle açık denizde balıkçılık yapmaya odaklanmış olan Türk balıkçılarının avlarında bir azalmaya neden olup olmayacağı ile ilgili sorulardı. Verilen cevapların bir özeti aşağıdaki paragraflarda sunulmuştur.

Türkiye'deki ÇED ve ÇSED süreçleri boyunca katılım, potansiyel Proje etkilerinin başta balıkçılık organizasyonları olmak üzere paydaşlar arasında ciddi bir endişeye yol açtığını göstermiştir. Proje'nin balıklar ve balıkçılık üzerindeki potansiyel etkisi ayrıntılı bir şekilde araştırılmış ve South Stream Transport adına MRAG Ltd.'nin uzman balıkçılık danışmanları tarafından Rusya, Bulgaristan ve Türkiye'yi kapsayan bir Balıkçılık Araştırması (ÇSED Raporu Ek 9.1) gerçekleştirilmiştir (Ref. 7). Araştırma, Türk balıkçılık faaliyetinin coğrafi dağılımını incelemiş ve Türkiye MEB'i içerisindeki Proje Alanında herhangi bir balıkçılık faaliyeti hakkında kesin bir kanıt bulamamıştır. Bununla beraber, balıkçı paydaşlar hamsi göç döneminde büyük ticari gemilerin Proje Alanında avlanacaklarını belirtmişlerdir.

Türkiye için yapılan Balıkçılık Araştırması (Ref. 7), Proje Alanındaki (kıyıda yaklaşık 110 km uzaklıkta) balıkçılık faaliyetleri üzerindeki potansiyel etkileri değerlendirmiştir. Balıkçı gemileri de dahil olmak üzere deniz trafiği içerisinde meydana gelebilecek kazaları önlemek amacıyla boru döşeme gemisinin çevresinde yaklaşık 2 km'lik geçici bir emniyet alanı zorunlu tutulacaktır. İnşaat, inşaat faaliyeti sırasında Proje Alanı çevresinde ve ilgili emniyet alanında herhangi bir geminin balıkçılık faaliyetine girilmesi durumunda, sınırlı bir boyuttaki alanın geçici olarak balıkçılık faaliyetine geçtiği anlaşılacaktır. Ancak emniyet alanının kısa süreli ve geçici yapısı, açık deniz balıkçılık faaliyeti üzerinde olası bir etkinin sınırlı olacağını göstermektedir. Bunu destekleyen başka bir kanıt ise, Rusya ve Bulgaristan'da yapılan ve Proje Alanında Rusya ve Bulgaristan MEB'i ile örtüşen balıkçılık faaliyeti üzerindeki potansiyel etkilere ilişkin yapılan ve Balıkçılık Araştırması tarafından sunulan analizdir.

Özellikle hamsi başta olmak üzere balık göç yolları üzerindeki Potansiyel proje etkilerinin, Türkiye'deki balıkçılar üzerinde zincirleme bir etki yaratma ihtimali de Balıkçılık Araştırmasında değerlendirilmiştir (Bu ÇSED Raporu, Ek 9.1) Balıklar üzerindeki potansiyel etkinin sınırlı olması sebebiyle (ayrıca bu ÇSED Ekinde, Bölüm 3.2.1'de tartışılmıştır), balıkçılık üzerinde zincirleme bir etkinin görülmesi beklenmemektedir.

Ayrıca aynı paydaş, boru döşeme gemilerinde kullanılan aydınlatmanın, hamsi gibi avcıların dikkatini çekebilecek planktonların ilgisini çekebileceğini belirtmiştir. Gece çalışmalarında kullanılacak ışık, balıkların dikkatini doğrudan ya da planktonik avların dağılımındaki değişiklikler yoluyla çekebilir. Yüksek derecede sınırlı ve kısa vadeli yapısı (yalnızca gece vakti) sebebiyle, bu etkinin önemli olması pek mümkün değildir. Proje ilave olarak gece çalışmalarında kullanılan sistemi, doğrudan aydınlatma, ekran kullanımı gibi yöntemlerle gerektiği şekilde düzenleyip ışık seviyesini azaltacaktır. Güvenli ve uygulanabilir olduğu sürece gökyüzüne ve denize doğru verilen ışık projeksiyonu ortadan kaldırılacaktır.

Rusya ve Bulgaristan için yapılan Balıkçılık Araştırmaları, balıkçıların av miktarları açısından herhangi bir etki olmayacağı sonucuna varmaktadır. Herhangi bir etkinin olması durumunda bu, yıllık av miktarındaki normal sapmanın dışında olacaktır ve temel durum araştırmasında kayıt altına alınanlardan ayırt edilemeyecektir. Dolayısıyla, kendi sonuçlarına ulaşmak için Balıkçılık Araştırmasına güvenen Rusya ve Bulgaristan ÇSED'leri, bu iki ülkenin ilgili MEB'leri üzerindeki olası etkilerin **Önemli olmayacağını** göstermiştir. Daha fazla bilgi, ÇSED Raporu, Ek 9.1'de bulunabilir.

ÇSED Raporu, balıkçılık üzerinde herhangi bir etkinin olmasını pek mümkün görmese de, balıkçılar üzerindeki etkinin öngörülenlerden daha fazla olmaması için aşağıdaki önlemler uygulanacaktır.

Bunlar:

- Balıkçılar ile sürekli olarak yapılacak olan paydaş katılımı. İnşaat başlangıcından önce South Stream Transport inşaat faaliyetleri, boru döşeme gemisi çevresinde oluşturulacak olan navigasyonel emniyet alanına ilişkin program ve bilgiye ilişkin ayrıntıları sunmak amacıyla Türk balıkçıları ile katılım sağlayacak ve bilgi içeren malzemeler, balıkçılar ve gemi operatörlerinin kullanımı için geniş çapta dağıtılacaktır.
- Şikayetlerin ilgili Proje ekibine yönlendirilmesini ve bunların zamanında ele alınmasını sağlayacak olan Şikayet Mekanizması uygulaması; ve
- Balıkçılık geçim kaynaklarının etkilenmesi durumunda devreye girecek olan Tazminat Yönetim Çerçevesi ve Geçim Kaynağı Telafi Planının uygulanması. Bu, Proje'nin etki yarattığı geçim kaynaklarının telafisi, yeniden oluşturulması ve yaratılması amacıyla hangi ilave etki azaltma, tazminat ve destek önlemlerinin geliştirileceğini ve uygulanacağını belirleyecektir (planlanmamış olaylara ilişkin etkiler de dahil olmak üzere).

ÇSED Raporu'nda belirtilen yukarıdaki önlemlere ek olarak South Stream Transport, hamsi balıkçılığı üzerindeki potansiyel etkinin Türk balıkçı paydaşları için önemli bir endişe konusu olduğunun farkındadır. Bu yüzden Proje, balıkçılar üzerindeki etkinin ÇSED Raporunda öngörülenlerden daha fazla olmadığından emin olmak için hamsi gözetimi gerçekleştirecektir. Gözetim programının tam yapısı, Türkiye Bölümündeki inşaat işleri öncesindeki dönemde belirlenecektir ancak muhtemelen araştırma programlarına verilecek desteği ve hem inşaat öncesi, hem de inşaat sırasında balıkçılar ile yapılacak katılımı içerecektir.

3.4 Planlanmamış Olaylar

3.4.1 Çarpışma Riski

Boru döşeme gemisi ve diğer deniz kullanıcıları arasında gerçekleşme ihtimali olan çarpışma riskleri ve Proje'nin bu riskleri değerlendirmek için yaptıkları ÇSED görüşme toplantılarından bir tanesinde sorulmuştur.

İnşaat sırasında boru döşeme gemilerinin çevresinde, üçüncü kişi gemilerinin giremeyeceği 2 km çapında bir emniyet alanı bulunacaktır. Bu hareket eden bir emniyet alanı olacaktır, bu yüzden inşaat faaliyetleri gemicilik trafiğini uzun bir süre boyunca engellemeyecektir. Buna ek olarak, ÇSED Raporu'nun **Bölüm 5 Proje Tanımı** bölümü içerisinde tanımlanan bütün tedarik ve destek gemileri bu süre içerisinde aynı anda boru döşeme gemisinin yakınında bulunmayacaklardır. İnşaat yüklenicileri boru döşeme gemisinin konumunu günlük olarak yetkililere bildirmekten sorumlu olacaklardır. Yetkililer de bütün filoları boru döşeme gemisinin konumu hakkında bilgilendireceklerdir.

Projeye özel bir değerlendirme, gemileri çarpışma olasılığı durumunda ele alınmıştır. Bu, Türkiye ÇED Raporu, Ek 9.A'da sunulmuştur (South Stream Transport'un web sitesinde bulunabilir). Bu değerlendirme, Anatec UK Ltd. tarafından İstanbul Boğaziçi Üniversitesi'nden Emre N. Otay ile beraber yapılmıştır (Ref. 8 ve Ref. 9).

Çarpışma riski değerlendirmesi, bir ön veri tabanını baz alarak Karadeniz içerisinde tahmini bir yıllık toplam gemi hareketi sayısını ortaya çıkarmıştır. Türkiye MEB'i içerisindeki Boru hattı güzergahını geçtiği belirlenen gemi güzergahlarını yılda yaklaşık olarak 21.115 geminin kullandığı ve bunun çoğunluğunu kargo veya tanker gemilerinin oluşturduğu belirlenmiştir. Bireysel güzergahlardaki gemicilik seviyesi önemli derecede değişmektedir: her yönde en yoğun güzergah (Boğazlar ve Kerch Geçidi / Azov Denizi arasında) her yıl 5.000'den fazla gemi tarafından kullanılmaktadır.

Boru döşeme gemisinin (BDG) Türkiye Bölümü içerisinde her gün 2,5 - 2,75 km/gün hızda dört adet paralel boru döşemesine dayanarak, inşaat sırasında bir geminin BDG ile çarpışma olasılığı 1.3×10^{-3} olarak hesaplanmıştır.

BDG geçişlerinin toplam uzunluğuna (yaklaşık 1.880 km) ve ortalama hıza (günde 2,625 km) dayanarak, inşaat dönemi iki sene olacaktır. Bunun sonucundan analiz, bir çarpışma riskinin çok düşük olduğu sonucuna varmış ve yıllık çarpışma riskini 6.5×10^{-4} olarak hesaplamıştır. Ancak çarpışma riski çok düşük olsa bile, İnşaat Aşamasında çeşitli etki azaltma önlemleri devreye sokulacaktır. Bunlar:

- Boru döşeme gemisi çevresinde öngörülen 2 km çapında bir emniyet alanı;
- Bir radar, otomatik kimlik belirleme sistemleri (AIS) ve bir gözcü yardımıyla geçiş trafiğini kontrol eden ve olası çarpışma rotasında olan bir gemi ile iletişime geçecek boru döşeme gemisinin bir koruyucu göreve sahip olması;
- Boru döşeme gemisi ve emniyet alanlarının ayrıntıları, ilgili denizcilik işletmelerinin rutin kanalları üzerinden gemi operatörlerine iletilecektir ve

- Boru döşeme gemisinde uygun işaret sistemi ve aydınlatma bulunacaktır. Gemi ayrıca AIS üzerinden uygun navigasyon durum bilgisini sürekli olarak yayınlayacaktır.

3.4.2 Petrol Sızıntıları ve Gaz Kaçakları

ÇSED görüşme toplantısı Türkiye Bölümüne odaklanmış olsa da, South Stream Transport Güney Akım Açık Deniz Doğalgaz Boru Hattı'nın herhangi bir bölümüne ilişkin soruları yanıtlamaya hazırды. Yapılan yorumlardan bir tanesi, Bulgaristan'ın Varga bölgesindeki trol balıkçıları ve telli balıkçılık ekipmanı veya demirlemenin sebep olabileceği bir gaz sızıntısına ilişkin olası risklere atıf yaptı. Proje boru hatları ve balıkçılık ekipmanı arasındaki etkileşim olasılığını azaltmak için işletim sırasında etki azaltma önlemleri devreye sokulacaktır. Üçüncü kişilerin boru hatları ile temas etmelerini önlemek (sürüklenmiş demirler, balıkçılık ekipmanı, vb.) ve boru hatlarının veya kişilerin zarar görmelerini engellemek amacıyla boru hattı güzergahından 100 m derinliğindeki kıyı şeridinde kadar bir emniyet alanı mevcut olacaktır. Güney Akım Açık Deniz Doğalgaz Boru Hattı, üçüncü kişilerin (trol balıkçıları gibi) vereceği zararlar da dahil olmak üzere çeşitli senaryoların neden olabileceği potansiyel gaz kaçaklarını dikkate almıştır. İstatistiksel olarak, boru hattının planlanmayan bir şekilde parçalanması nadir olarak görülür ve bu ciddi durumun olasılığı oldukça düşüktür; harici bir müdahalenin (demirler veya balıkçılık ekipmanı) yol açacağı zarar sıklığının her 1,000 kilometre başına yıllık 0,000046 olasılık oranı bulunmaktadır. Bulgaristan'daki çarpışma riski ile ilgili daha fazla bilgi için Güney Akım Açık Deniz Doğalgaz Boru Hattı - Bulgaristan Bölümü ÇSED'ine bakın.

Güney Akım Açık Deniz Doğalgaz Boru Hattı'nın başlıca hedeflerinden bir tanesi, bir petrol sızıntısını önlemek ve sızıntı durumunda deniz türleri ve habitatları üzerindeki olumsuz etkileri etkili bir şekilde en düşük seviyede tutmak için Petrol Sızıntısı Önleme ve Müdahale Planlarını tasarlamaktır. Bir petrol sızıntısı durumunda South Stream Transport tarafından eyleme geçirilecek unsurlar ÇSED Raporu, Bölüm 13.5.4'te tartışılmıştır. Tanımlanan etki azaltma önlemleri, petrol sızıntısı ihtimalini en düşük seviyede tutacak ve sızıntı durumunda deniz habitatları üzerindeki potansiyel olumsuz etkileri azaltacaktır.

3.4.3 Sabotaj ve Terörizm

ÇSED görüşme toplantıları sırasında bir paydaş, olası bir terörizm veya sabotaj eylemine değinmiş ve Proje'nin bu tür tehditlere karşı neler yapabileceğini sormuştur. Terörizm veya sabotaj ihtimali düşüktür ancak çok ciddi sonuçlar doğurabilir. Boru hattı sürekli olarak gözetim altında tutulacak ve gerekli görülmesi durumunda hızlı bir şekilde kapatılacaktır. Boru hattı güzergahının gözetimine ilişkin bilgiler, ÇSED Raporu, Bölüm 5.8.1.1'de sunulmuştur. South Stream Transport, potansiyel terörist saldırıları da dahil olmak üzere Proje boyunca gerçekleşebilecek potansiyel güvenlik tehditlerini belirleyen bir Güvenlik Planı hazırlamıştır. Plan, ciddi bir güvenlik ihlali durumunda acil ve kriz yönetim müdahalelerinin tasarlanmasını içerecektir. South Stream Transport Güvenlik Planının geliştirilmesinde, Proje'nin sunduğu güvenlik hükümlerinin ve prosedürlerinin mevcut ulusal güvenlik unsurları ile nasıl etkileşimde bulunacağını dikkate almıştır.

İnşaat yüklenicileri, kendi işlerine ilişkin güvenlik sorunlarıyla mücadele etme yöntemlerini belirterek kendi Güvenlik Planlarını oluşturmaktan sorumlu olacaklardır. İnşaat yüklenicileri, Güvenlik Planında ortaya konan güvenlik önlemlerinin günden güne uygulanması için sorumlu

olacaklar ve güvenli hizmetin sunulmasında sürekli bir iyileşme sağlamak amacıyla yerel, ulusal ve bölgesel tehdit ortamını gözetim altında tutmak için yöntemler belirleyeceklerdir.

Aynı paydaş, Uluslararası Gemi ve Liman Tesis Güvenliği (ISPS) Kanunu'nun Proje üzerindeki uygulanabilirliğini sormuştur. Proje gemileri bu kanuna tabi olacaklardır, bu yüzden gemilerin, kanun gereksinimlerine uyumluluklarını sağlamak inşaat yüklenicilerinin sorumluluğunda olacaktır. IPSP kanunu, gemi ve liman tesislerinin güvenliğinin bir risk yönetim faaliyeti olarak görür ve riskin değerlendirilmesinde standartlaştırılmış, tutarlı bir çerçeve sunar (Ref. 10).

3.5 Atık Yönetimi

ÇSED görüşme toplantıları sırasında, özellikle toplantılar için basılan malzemelere ilişkin olarak atık yönetimi hakkında bir yorumda bulunuldu. Atıkların azaltılması, mümkün olan durumlardan malzemelerin geri dönüşümüne ve yeniden kullanılmasına kendini adanmış olan Proje için bir önceliktir. Proje, çevre için en iyisini belirleyen bir atık yönetim seçeneğini sıralayan bir atık yönetimi hiyerarşisini benimseyecektir. Özellikle, mümkün olan durumlarda Proje unsurlarının önlenmesi, yeniden kullanımı ve geri dönüşümü, Proje boyunca kaynak kullanım verimliliğini arttırmaya yardımcı olacaktır. ÇSED görüşme toplantıları için basılan malzemelere ilişkin olarak bunların, South Stream Transport'un toplantılarda mevcut bulunan ilgili paydaşlara gerekli bütün bilgilerin vermesi açısından önemli olduğunun belirtilmesi gerekir. Ancak yukarıda belirtildiği gibi Proje, mümkün olan her durumda, bu ifşa malzemesi de dahil olmak üzere, Proje öğelerinin yeniden kullanımını ve geri dönüşümünü amaçlamaktadır.

4 Özet

Bu belge, taslak ÇSED Raporu'nun katılımı ve ifşası için gerçekleştirilen paydaş katılımının ayrıntılarını içermekte ve 11 Haziran 2014'ten 11 Temmuz 2014 tarihine kadar süren ÇSED ifşa döneminde alınan yorumlara veya taleplere cevaplar sunmaktadır. Bu ÇSED Eki, Güney Akım Açık Deniz Doğalgaz Boru Hattı – Türkiye Bölümü için hazırlanan ÇSED Raporu ile bağlantılı olarak okunacaktır.

ÇSED ifşa dönemi boyunca alınan yorumların büyük çoğunluğu üç kategoriye ayrılmıştır: balık ve balıkçılar, biyo-çeşitlilik ve çarpışma riski.

Açık deniz balıkçılığına ilişkin temel endişeler arasında, gürültü ve aydınlatmadan doğan etkiler, sedimanların balık türleri üzerindeki etkileri ve balıkçılık alanlarından dışlanma bulunmaktadır. Bu ÇSED Raporu, balık türleri üzerindeki etkinin **Düşük** seviyede olacağı sonucuna varmış ve Türkiye'deki balıkçılar üzerinde zincirleme bir etki yaratmasını mümkün görmemektedir.

Proje, Orta Karadeniz'i bu ÇSED Eki'nde bulunan Bölüm 3.2.2'de belirtildiği gibi balıklar, kuşlar ve memeli türleri için kritik bir habitat olarak değerlendirdiği için South Stream Transport, kritik habitat içerisinde tanımlanan ve koruma endişesi güden türler için 'net biyo-çeşitlilik kazanımları' elde etmek amacıyla bir BEP planı oluşturacaktır.

Çarpışma riski açısından, Türkiye ÇED Raporunda sunulan çarpışma riski değerlendirmesi bir Proje gemisinin Karadeniz'de üçüncü tarafa ait başka bir gemiyle çarpışma olasılığını düşük olarak değerlendirmiştir. Bir çarpışma olasılığını azaltmak amacıyla, boru döşeme gemisinin konumunu denizcilik organlarına iletme ve inşaat sırasında boru döşeme gemisinin çevresinde 2 km'lik bir emniyet alanı oluşturmak gibi tasarım kontrolleri ve etki azaltma önlemleri devreye sokulacaktır.

Referanslar

No.	Açıklama
1	Kültür ve Turizm Bakanlığı. Trabzon'da Ekonomi ve Ticaret. 2005. http://www.kultur.gov.tr/EN,33572/the-economy-and-trade-in-trabzon.html . Erişim: 8 Ekim 2013.
2	IUCN (2012). IUCN Tehlikedeki Türlerin Kırmızı Listesi. Sürüm 2012.2. www.iucnredlist.org . Erişim: Eylül 2013.
3	Black Sea Red Data Book – Karadeniz Çevre Programı. http://www.grid.unep.ch/bsein/redbook/index.htm . Erişim: Ekim 2013.
4	Balıkçılık Bilimsel, Teknik ve Ekonomik Komitesi (STECF), 2012, Karadeniz Deniz Stoklarının Değerlendirilmesi (STECF-12-15), European Commission Joint Research Centre, ISBN 978-92-79-27208-0, doi:10.2788/63715.
5	Eudoxia Schismenou, Marianna Giannoulaki, Vasilis D. Valavanis, Stylianos Somarakis, 2008, Modelling and predicting potential spawning habitat of anchovy (<i>Engraulis encrasicolus</i>) and round sardinella (<i>Sardinella aurita</i>) based on satellite environmental information, Hydrobiologia (2008) 612:201–214, DOI 10.1007/s10750-008-9502-1
6	P.P.E. Weaver, D.G (2013). Masson. Güney Akım Açık Deniz Doğalgaz Boru Hattı projesi için Deniz Yatağı Araştırma Verisinin Yorumlanması Rapor No 2013/07
7	MRAG (2013). Türkiye Balıkçıları Temel Raporu. BG1732_SS_Turkey.
8	Anatec Limited, 2013. Güney Akım Açık Deniz Doğalgaz Boru Hattı Projesi Çarpışma Riski Araştırması A3271-SS-CR-1.
9	Otay, Emre N., 2013. Türkiye Boğazlarında Güney Akım Transferinin Navigasyon Riski.
10	Uluslararası Gemi ve Liman Tesis Güvenliği (ISPS) Kanunu: http://www.imo.org/ourwork/security/instruments/pages/ispscode.aspx . Erişim: 26 Ağustos 2014.

Akronimler / Kısaltmalar

Kısaltma/Terim	Tanım
AIS	Otomatik kimlik belirleme sistemi
BEP	Biyo-çeşitlilik Eylem Planı
MEB	Münhasır Ekonomik Bölge
ÇED	Çevresel Etki Değerlendirmesi
ÇSED	Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi
ÇSGP	Çevresel ve Sosyal Gözetim Programı
ÇSYP	Çevresel ve Sosyal Yönetim Planı
GPS	Küresel Konum Sistemi
IFC	Uluslararası Finans Kurumu
ISPS	Uluslararası Gemi ve Liman Tesis Güvenliği
IUCN	Uluslararası Doğayı Koruma Birliği
km	Kilometre
km ²	Kilometre kare
m	Metre
m ³	Metreküp
STK	Sivil Toplum Kuruluşu
NTS	Teknik Olmayan Özet
BDG	Boru döşeme gemisi
PS	Performans Standardı
ROV	Uzaktan Kontrol Edilen Taşıtlar
PDV	Paydaş ve Görüşme Veri Tabanı
PKP	Paydaş Katılımı Planı
UNESCO	Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü

Ek 1: İfşa Süresinde Alınan Paydaş Yorumları

Aşağıdaki tablo ÇSED görüşme ve ifşa dönemi boyunca South Stream Transport tarafından alınan bütün yorumları içermektedir. Tablo A.1 ÇSED görüşme toplantısı ile gruplandırılmış ve e-posta ile alınan yorumlar ayrı olarak gösterilmiştir. İlgili bireylerin veya organizasyonların ayrıntılarını veya menfaatlerini korumak amacıyla bazı ayrıntıların çıkarıldığı belirtilmelidir.

Tablo A.1 ÇSED Görüşme ve İfşa Dönemi İçerisinde Alınan Paydaş Yorumları

Paydaş Tipi	Konu Alanı	Yorum	ÇSED Eki'nde sunulan Cevap
<i>E-posta Aracılığıyla Alınan Yorumlar</i>			
Akademik ve/veya Araştırma Örgütleri	Biyo-çeşitlilik	South Stream Projesi'nden etkilenmesi mümkün olan Karadeniz'deki en önemli ekosistem özelliklerinden bir tanesi Karadeniz'in dibinde bulunan karbonat bacalarıdır. Bunlar bakteriler tarafından oluşturulmakta ve yükseklikleri 4 m'ye kadar ulaşabilmektedir. Korunmaya ihtiyaçları vardır. Bunları YouTube videosunda görebilirsiniz (http://www.youtube.com/watch?v=stfvp3Z4hU8), http://www.genomenewsnetwork.org/articles/08_02/without_oxygen.shtml . Proje, boru hattı güzergahı üzerindeki herhangi bir bacanın zarar görmediğinden emin olmalıdır. Bu durum raporda eksiktir.	Bölüm 3.2.3'ye bakın.
<i>ÇSED Görüşme Toplantısı - 25 Haziran 2014 - İstanbul</i>			
Deniz Alanı Kullanıcıları	Paydaş Katılımı Balıkçılık	Hangi balıklar ve balıkçılık organizasyonları ile toplandınız?	Bölüm 3.1'e bakın.
Deniz Alanı Kullanıcıları	Balıkçılık	Hamsinin Ukrayna ve Gürcistan'dan gelen iki sezonsal göçü bulunmaktadır. Eğer inşaat faaliyetiniz sırasında göç ederlerse, korkarım ki güzergahlarını değiştirecekler ve Türk sularından uzaklaşacaklar. Bu durumun aynısı, İstanbul Boğazlarında yapılan başka bir faaliyette görüldü. Aynı durumun bu Proje sırasında yaşanmasını istemiyoruz. Korktukları için göç eden hamsileri dört sene avlayamadık ve bu bizi mahvetti. Bu bizi etkilemekte kalmadı, gıda işleme gibi endüstriler üzerindeki zincirleme etkiler yarattı. Balıkçı filolarında çalışan yüzlerce işçimiz bulunmakta.	Bölüm 3.2.1.3'ye bakın.

Devam ediyor...

Paydaş Tipi	Konu Alanı	Yorum	ÇSED Eki'nde sunulan Cevap
Deniz Alanı Kullanıcıları	Balıkçılık	Proje'nin deniz kıyısından 110 km uzakta olduğunu söylüyorsunuz ancak bu bize bir şey ifade etmiyor. Ukrayna ve Gürcistan olmak üzere her yerde balıkçılık yapıyoruz. Kıyı denizleri üzerinde herhangi bir etki olmayacağını anlıyoruz ancak bizler açık denizde balıkçılık yapan insanlarız. Trol tekneleri üzerinde çeşitli etkiler olacaktır. Bu durum bizi endişelendirmektedir.	Bölüm 3.3'ye bakın.
Deniz Alanı Kullanıcıları	Balık Sedimanlar Gürültü ve Titreşim	Bu Proje balıklar üzerinde gürültü ve aydınlatma etkileri yaratacaktır ve boru hattını döşediğinizde deniz yatağından su kolonuna birçok sediman kaldıracaktır. Bu yüzden bu Proje açısından çok endişeliyiz.	Bölüm 3.2.1.1 ve 3.2.1.2'ye bakın.
Deniz Alanı Kullanıcıları	Balıkçılık Sediman	İstanbul Boğazları içerisinde yapılan başka bir faaliyet, hamsilerin Karadeniz'e dönmesi sebebiyle dört yıl boyunca Marmara Denizi'nde balıkçılık yapmamızı engelledi. Bu, balıkçılık endüstrisini mahvetti ve birçoğumuz borçlarını ödeyemedi. Hamsi, çok önemli bir geçim kaynağımızdır ve yeniden aynı duruma karşılaşırsak bu, bizim için bir felaket olacaktır.	Bölüm 3.2.1.1'ye bakın.
Deniz Alanı Kullanıcıları	Balıkçılık	Proje'nin balıkçıları etkilemeyeceğini söyleyen hangi balıkçılarla konuştuğunuzu merak ediyorum. Bu doğru değil ve kesinlikle etkiler olacaktır. Bu alanda uzman olduğumu düşünüyorum. Gemi inşaatı mezunuyum, bu yüzden gemilerin deniz ortamı üzerindeki etkilerini biliyorum. Kaybedilen her bir kilogramlık avın bizim üzerimizde bir etkisi olacaktır.	Bölüm 3.1'e bakın.
Deniz Alanı Kullanıcıları	ÇED / ÇSED (Süreç ve Dokümantasyon)	Temsilci, Proje'ye karşı olmadığını belirtti ve balıkçıların, balıkçılık bilgisine ilişkin olarak mevcut herhangi bir eksikliği gözetmek açısından Proje'yi desteklemekten mutluluk duyacaklarını ve ortaya çıkabilecek herhangi bir etki hakkında bizi bilgilendireceklerini söyledi.	Bölüm 3.1'e bakın.
Deniz Alanı Kullanıcıları	Siyasi	Temsilci, bölgede bir enerji merkezi olmasının Türkiye için olumlu olacağını söyledi.	Herhangi bir cevap gerekmiyor.

Paydaş Tipi	Konu Alanı	Yorum	ÇSED Eki'nde sunulan Cevap
<i>ÇSED Görüşme Toplantısı - 26 Haziran 2014 - Ankara</i>			
Deniz Alanı Kullanıcıları	Teknik ve Tasarım Unsurları	Proje için kullanılan kaynaklama süreçlerinden bahseder misiniz?	Cevap gerekmiyor, ilgili cevap toplantıda verildi.
STK	Biyo-çeşitlilik	Proje'nin biyo-çeşitlilik üzerinde net kazanımlar sağlamayı hedeflediğinden bahsettiniz. Bu konuyu biraz açar mısınız? Net kazanımlar konsepti gerçekten ilgi çekici. Bu konsepti ilk önce, biyo-çeşitliliğe ilişkin daha ilave faydaların elde edilmesi açısından inşaat ve işletme sürecinde sunulan etki azaltma önlemlerinden daha fazlasını ele alan BTC projesinde görmüştüm. Bu, türlerin korunması ve muhafaza edilmesine ilişkin Çevresel Yatırım Programları Vasıtasıyla yapılmıştı. Bu hiç bir net kayba sebep olmamış, aksine ilave faydalar doğurmuştur. Yalnızca araştırma değil, ekosistemlerin korunmasına ilişkin yapılan yatırımların nesnel faydalarını da görmek isterim. Türkiye'de kıyılarda yapılan diğer boru hattı çalışmaları için boru hattı güzergahı üzerinde kritik türler ve ekosistemleri tanımlanmış ve bunların korunması için yatırım programları hedef alınmıştı. Ayrıca STK'lardan da tavsiyeler alınmıştı. Eğer bu tür yatırım teklifleri geliştirilip size sunulsaydı, bunları nasıl kullanırdınız?	Bölüm 3.2.2'ye bakın.
STK	ÇED / ÇSED (Süreç ve Dokümantasyon)	Bizimle paylaştığımız bilgilerin yanı sıra, raporların bulunduğu USB'leri verdiğiniz için teşekkür ederim.	Herhangi bir cevap gerekmiyor.
STK	Atık Yönetimi	USB kapağı ve ambalajının yanı sıra, raporların yazdırılmasında kullanılan kağıtların gerekli olup olmadığını düşünmeniz gerekiyor. Diğer proje parçalarında olduğu gibi yarattığınız atıkları göz önünde bulundurmalısınız.	Bölüm 3.5'ye bakın.
Akademik ve/veya Araştırma Örgütü	Destek Beyanı	Bu raporların oluşturulması ve şimdiye kadar yaptığınız işlerle ilgili Proje'nizi tebrik etmek istiyorum.	Herhangi bir cevap gerekmiyor.

Paydaş Tipi	Konu Alanı	Yorum	ÇSED Eki'nde sunulan Cevap
Akademik ve/veya Araştırma Örgütü	Korunan Alanlar	Bildiğiniz gibi Türkiye, çevresel sorunları anlamamız açısından gelişmekte olan bir ülke ve çevre ile ilgilenen bilim adamlarımızın standartlarını uluslararası standartlara yükseltme amacı güdüyoruz. Türkiye'de yaklaşık 20 adet deniz koruma alanı bulunmakta ancak bunların hiçbiri proaktif bir şekilde korunmuyor. Karadeniz'deki biyo-çeşitliliğin faydalarını görebilmemiz için bu deniz koruma alanlarına odaklanmanızı rica ediyoruz. Çevresel toplumun yanı sıra ticari ve endüstriyel projeler anlamında da bunun gerçekleşmesini sağlamak bizim sorumluluğumuzdadır.	South Stream Transport, deniz koruma alanlarının oluşturulması için sorumlu olmadığından bu yoruma cevap vermek ÇSED'in görev alanı içerisinde değildir.
Akademik ve/veya Araştırma Örgütleri	Paydaş Katılımı	Programlar geliştirmek ve programlarınızın gelecekte deniz korumasına odaklanmasını sağlamak amacıyla en kısa süre içerisinde ortakları belirlemenizi rica ediyoruz. Temsilci ayrıca, İtalya, Fransa ve İsrail'deki ortakları içeren bir deniz koruma organizasyon ağı olan MedPAN'den de bahsetti.	Bölüm 3.2.2'ye bakın.
Akademik ve/veya Araştırma Örgütleri	Gözetim	Deniz ortamına ilişkin olarak yapacağınız gözetim faaliyetleri hakkında daha fazla bilgi verebilir misiniz? Bu programlarda sizinle çalışabilecek araştırmacıları ve bilim adamlarını sağlayabiliriz. Organizasyonumuz ayrıca Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü (UNSECO) komitesinin bir üyesidir.	Bölüm 3.2.2'ye bakın.
Akademik ve/veya Araştırma Örgütleri	Paydaş Katılımı	Gemi kalıntıları hakkındaki bulgularınız ve bunları bizimle ve Kültür ve Turizm Bakanlığı ile paylaştığınız için sizi tebrik ediyorum. Bunlar hakkında daha fazla bilgi almak için sizinle doğrudan iletişime geçmek istiyorum.	Herhangi bir cevap gerekmiyor.

Devam ediyor...

Paydaş Tipi	Konu Alanı	Yorum	ÇSED Eki'nde sunulan Cevap
Deniz Alanı Kullanıcıları	Korunan Alanlar	Korunan alanlardan bahsediyorsunuz ancak bunları devreye sokmak için Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü ile beraber çalışıyor musunuz? Ve bu korunan alanların kapsamı nedir, bazı alanlarda balıkçılığı yasaklayacak mısınız ve bunu kim kontrol edecek? Bunu yaptıktan sonra balıkların gelirini nasıl düzenleyeceksiniz?	South Stream Transport, deniz koruma alanlarının oluşturulması için sorumlu olmadığından bu yoruma cevap vermek ÇSED'in görev alanı içerisinde değildir.
Deniz Alanı Kullanıcıları	Balık Işık Gürültü ve Titreşim	Balıkçılar üzerindeki etkiler bizim için önemli bir konudur. Aylarca çalışacak olan bir geminin etrafından bir emniyet alanı oluşturacağınızı söylüyorsunuz. Ayrıca gemi çevresine gürültü ve ışık yayacak. Bu planktonların ilgisini ve böylece balıkların ilgisini çekecek. Bu, balıkçılık faaliyetleri üzerinde olumsuz bir etki yaratır ve balıklar için önemli bir konudur.	Bölüm 3.2.1.2 ve 3.3'ye bakın.
ÇSED Görüşme Toplantısı - 27 Haziran 2014 - Trabzon			
Akademik ve/veya Araştırma Örgütleri	Destek Beyanı	Öncelikle, bu raporların oluşturulması ve şimdiye kadar yaptığınız işlerle ilgili Proje'nizi tebrik etmek istiyorum. Boru Hattı Projesine ilişkin ayrıntılı soruşturmalar yapılmıştır.	Herhangi bir cevap gerekmiyor.
Akademik ve/veya Araştırma Örgütleri	Çarpışma Riski	Projenize katkı sağlayabilecek bazı sorularım var. Bildiğiniz gibi altı ülkenin Karadeniz'de kıyısı var ve Proje Alanı'ndaki gemi trafiği oldukça yoğun. Proje, yoğun bir deniz trafiğinin olduğu bir kaç işlek gemicilik hattından geçiyor. Bunların çoğu, IMI standartları ile uyum sağlamayan ve yüksek tecrübeye sahip olmayan mürettebat tarafından kullanılan altsınıf gemiler. Bu, kaza riskini arttırmaz mı?	Bölüm 3.4.1'ye bakın.
Akademik ve/veya Araştırma Örgütleri	Planlanmamış Olaylar	Varna bölgesinde bir çok trol balıkçısı bulunmakta. Boru hattınız ve bir petrol sızıntısı açısından bunların oluşturduğu riskleri göz önünde bulundurdunuz mu?	Bölüm 3.4.2'ye bakın.

Devam ediyor...

Paydaş Tipi	Konu Alanı	Yorum	ÇSED Eki'nde sunulan Cevap
Akademik ve/veya Araştırma Örgütleri	Çarpışma Riski	<p>Güvenliği sağlamak adına denizcilik bilgilendirme prosedürleri yeterli olmayabilir. Gemi çevresinde somut bir sınır yok. Karadeniz'de, murettebatın bulunmadığı bir çok gemi olabilir.</p> <p>Radio iletişimi ile bile, Karadeniz'deki gemilerin boru döşeme gemisi ile çarpışma olasılığını nasıl azaltacaksınız?</p>	Bölüm 3.4.1'ye bakın.
Akademik ve/veya Araştırma Örgütleri	Çarpışma Riski	<p>Sunduğunuz gemi trafiği verileri, bölgede mevcut olan bir çok gemide Küresel Konum Sistemi (GPS) olmadığı için bütün gemileri göstermemektedir. Bu yüzden bölgede mevcut gemi sayısının 20 / 30 katı gemi bulabilirsiniz.</p> <p>Emniyet seviyesi oldukça düşük olan bir kaç Volga botu bulunmakta. Galiba bunları sayısı, Karadeniz'deki deniz taşıtlarının %20'sini oluşturuyor. Bu sorunu inceleyen çeşitli bilgi kaynakları ve uluslararası genelgeler bulunmakta.</p> <p>Proje'nizde olduğu gibi Karadeniz'in ortasındaki bütün işlek gemicilik rotası ile çakışmadığı için Blue Stream iyi bir örnek değil. Blue Stream Projesi'nde boru hattı dikey olarak döşendi; sizin Projenizde borular yatay döşenecek. Bu yüzden bu iki Proje birbirinden farklıdır. Ben gemi kaptanıyım ve bu rotalarda tecrübem var. Farkına varmadan önünüzde 5-6 tekneyi bulabilirsiniz. İstanbul - Odessa rotası da oldukça işlektir.</p>	Bölüm 3.4.1'ye bakın.
Akademik ve/veya Araştırma Örgütleri	Planlanmamış Olaylar	<p>Bu Proje ISPS'ye (Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenliği Kanunu) uyuyor mu?</p> <p>Alanda bir kaç adet askeri gemi ve ayrıca trafik mevcut. ISPS kanununun geçerli olduğuna inanıyorum. 500 brüt tonajın üzerindeki gemiler ISPS kanununa tabidir. Uygulamanız gereken güvenlik standardının ISPS Seviye 2 olduğunu düşünüyorum.</p>	Bölüm 3.4.3'ye bakın.
Akademik ve/veya Araştırma Örgütleri	Terörizm Sabotaj	<p>Eğer boru döşeme veya işletme sırasında Proje'ye karşı gerçekleştirilen terörist bir sabotaj olursa, bunu nasıl yöneteceksiniz ve bu tür bir durumun etkileri neler olacak? Proje, boru döşeme veya işletme sırasında herhangi bir terör olayına ilişkin önlemler aldı mı?</p>	Bölüm 3.4.3'ye bakın.

Tamamlandı



İletişim

South Stream Transport B.V.
Merkez Ofisi
Parnassusweg 809
1082 LZ Amsterdam
The Netherlands

Telefon: +31 20 262 4500
+90 546 789 9778

Faks: +31 20 524 1237

E-posta: feedback@south-stream-transport.com