



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

14.09.2008 tarihinde Bandırma - Ambarlı Seferini yapmak üzere yola çıkan Marmara N Denizcilik Anonim Şirketi'ne ait Hayat N Gemisi limandan ayrılmasından kısa bir süre sonra batmıştır. 1 kişinin hayatını kaybettiği, 4 kişinin de kaybolduğu kaza ile ilgili olarak pek çok basın yayın organında çeşitli haberler yer almıştır. Bu haberlerde; batan geminin sahibi olan şirketin ortaklarından Mehmet Koç'un Deniz Feneri iddianamesinde adının geçtiği ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım ile eskiye dayanan iş ve arkadaşlık ilişkilerinin olduğu ifade edilmiştir. Ulaştırma Bakanı ise konuyla ilgili olarak çıkan haberleri yalanlamıştır. Hayat N Gemisi'nin sahipleriyle hiçbir ilgisinin olmadığını ve batan gemiye imtiyaz tanınmadığını belirtmiştir.

Ancak, Denizcilik Müsteşarlığı tarafından 24.08.2007 tarihinde çıkarılan 28210 sayılı Gemilerin Teknik Niteliklerine Yönelik Uygulama Kuralları Yönergesi'nin 10.maddesindeki düzenleme şöyledir;

"15/4/1948 tarihli ve 6884 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Ticaret Gemilerinin Teknik Durumları Hakkında Tüzük'te tanımlanan tekne, makine kazan vesair teferruat, can kurtarma tesisleri, yangından korunma ve yangın söndürme tesisleri, yolcu sayısının tayini ve yolcu ve gemi adamları yerleri, yolcu ve gemi adamları yerlerinin durumu ve yolcu taşıma şartları ve diğer çeşitli donanımlara ilişkin hükümlere uygun olmak kaydıyla ve bu durumun Bölge Müdürlükleri tarafından kurulacak komisyon marifetiyle uygun görülmesi durumunda, Bölge Müdürlüklerince bu maddenin 1 inci fıkrasında belirtilen haz iznine sahip olan ve düzenli hat taşımacılığı yapan ro-ro yük gemilerinin sadece taşıdıkları tırların ve kamyonların şoförlerini taşımalarına izin verilebilir."

Bu düzenleme ile Hayat N Gemisi'ne açık bir imtiyaz sağlanmıştır. Çünkü 14.08.2006 tarihinde Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren Yolcu Gemilerinin Emniyetine ve Gemilerdeki Yolcuların Kayıt Altına Alınmasına İlişkin Yönetmelik, 24.08.2007 tarihinde çıkarılan yönergenin 10.maddesi ile düzenlenen konunun tam aksi düzenlemeler içermektedir. Bu yönerge ile 14.08.2006 tarihli yönetmelik ihlal edilmiş olmaktadır. Birleşmiş Milletler Uluslararası Denizcilik Örgütü kurallarına göre mürettebat dışında 12'den fazla yolcu taşıyan her ticaret gemisi yolcu gemisi sayılır.

İşte ulusal ve uluslararası düzenlemelere rağmen 24.08.2007 tarih ve 28120 sayılı Denizcilik Müsteşarlığı Yönergesi'nin 10.maddesi ile tır ve kamyon sürücüleri yolcu kabul edilmemiş olmakta ve yolcu gemilerinin sahip olması gereken güvenlik koşullarının önemli bir bölümünden muaf hale gelmektedir. Hayat N Gemisi'nin alınmasından sadece 3 ay sonra çıkarılan bu yönerge, adeta bu gemiye özel olarak çıkarılmış bir yönerge'dir. Hayat N Gemisi'ne imtiyaz



sağlanmıştır. Fransız Loydu'nda yük gemisi olarak görünen Hayat N Gemisi'nin hiçbir şekilde tır sürücüleri dahil yolcu taşıma şansı yoktur. Ancak bu, çıkarılan yönerge ile değiştirilmiştir. Ulusal ve uluslararası tüm yasal düzenlemelere aykırı olan bu yönerge ölümle sonuçlanan bir kazaya neden olmuştur.

Ortaya çıkan bu durum batan Hayat N Gemisi ile ilgili pek çok soruyu da gündeme getirmiştir. 24.08.2007 tarih ve 28210 sayılı Denizcilik Müsteşarlığı Yönergesi'nin Hayat N Gemisi'nin alınmasından 3 ay sonra çıkarılarak yük gemilerinin yolcu gemilerinin sahip olması gereken güvenlik koşullarının önemli bir bölümünden muaf hale getirilmesi ve bu yönergeden kaç geminin faydalandığı araştırılmalıdır.

Batan Hayat N Gemisi'nin batma nedeni, 28210 sayılı Denizcilik Müsteşarlığı Yönergesi ile tanınan ayrıcalığın nedenlerinin ve bu yönergedeki düzenleme nedeni ile yaşanabilecek diğer kazaların önlenmesi için alınacak tedbirlerin tespiti amacıyla, Anayasa'nın 98. ve Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğü'nün 104. ve 105. maddeleri gereğince meclis araştırması açılmasını arz ve teklif ederiz.
02.12.2008

1. Çetin SOYSAL - İstanbul
2. Abdullah ÖZER - Bursa
3. Ali Rıza ÖZTÜRK - Mersin
4. Fevzi TOPUZ - Muğla
5. Ahmet ERSİN - İzmir
6. Ferit Mevlüt ASLANOĞLU - Malatya
7. Tekin BİNGÖL - Ankara
8. Mevlüt COŞKUNER - Isparta
9. Mehmet Ali ÖZPOLAT - İstanbul
10. Ali Rıza ERTEMÜR - Denizli
11. Atila EMEK - Antalya
12. Hüseyin ÜNSAL - Amasya
13. Şevket KÖSE - Adıyaman
14. Rasim ÇAKIR - Edirne
15. Ali İhsan KÖKTÜRK - Zonguldak
16. Tayfur SÜNER - Antalya
17. Osman KAPTAN - Antalya
18. Durdu ÖZBOLAT - Kahramanmaraş
19. Sacid YILDIZ - İstanbul
20. Atila EMEK - Antalya