



T.B.M.M.  
CUMHURİYET HALK PARTİSİ  
Grup Başkanlığı  
Tarih: 11.01.2013  
Sayı: 8912

16092

## TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Sayın Binali YILDIRIM tarafından yazılı olarak yanıtlandırılmasını arz ederim.

*M. Akif Hamzaçebi*  
**M. Akif HAMZAÇEBİ**  
İstanbul Milletvekili

Ukrayna'nın Maripol kentinden Antalya'ya yük taşıyan Solna Denizcilik Şirketi'ne ait St. Kitts Nevis bandıralı 2 bin 516 groston ağırlığında 110 metre boyundaki "Volgo-Balt" adlı yük gemisi, Karadeniz'de etkili olan fırtına nedeniyle 4 Aralık 2012'de Şile'nin 12 mil açığında batmış, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne bağlı arama-kurtarma ekiplerince yapılan ilk müdahalede gemi mürettebatından 4 kişi sağ olarak kurtarılırken, 1 kişinin cesedine ulaşılmış, 7 mürettebat ise kayıp olmuştur.

Kurtarma çalışmalarında görevlendirilen Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne bağlı kurtarma botunun Şile rıhtımındaki kayalıklara çarparak parçalanması sonucu 4 personel kaybolmuş, arama-kurtarma çalışmaları devam ederken bot personeli Ahmet Kasarcı yüzerek kıyıya çıkmış, bir gün sonra bot kaptanı Cemil Özben ile bot personeli Turgay Sarıboğa'nın cesetleri bulunmuştur, Bot personeli Mehmet Genç'in cesedine ancak 11 gün sonra, balıkçı Mümin Akgün'ün cesedine ise 15 gün sonra ulaşılabilmektedir.

Ölenlerin yakınlarında ve kamuoyunda; olay sonrası kurtarma sürecini yönetenlerin ihmallerinin bulunduğu, botun donanımının yetersizliği ile hava ve deniz şartlarının kurtarma ekibinin görevlendirilmesine olanak tanımadığının Kuruma bildirilmesine rağmen kurtarma ekibinin Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü yetkililerinin baskı ve tehditleri sonucu göreve gönderildikleri ve olay ile ilgili olarak yetkililer tarafından yapılan açıklamaların da tatmin edici olmadığı yönünde kanaat oluşmuştur.

### Bu bağlamda;

1- St. Kitts Nevis bandıralı geminin 1976'da inşa edildiği, taşıdığı yük, ağırlık ve boyutu göz önüne alındığında; olay tarihindeki hava ve deniz şartlarının geminin Boğazlardan geçmesinde büyük risk taşıyacağı yetkililerce değerlendirilmiş midir? Değerlendirilmiş ise geminin batmasına engel olabilecek tedbirler neden alınmamıştır?

2- Kurtarma botunun teçhiz ve donanımının görevlendirme tarihindeki hava ve deniz koşullarının uygun olmamasına rağmen görevlendirildiği ve hava ve deniz şartlarının göreve gitmek için uygun olmadığını belirten bot personeli üzerinde Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü yetkililerince baskıda bulunulduğu ve ısrarcı olunduğu yönündeki iddialar Bakanlığınızca soruşturulmuş mudur? Soruşturulmuş ise soruşturma sonucu ne olmuştur?

3- Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünce, kurtarma faaliyetlerinde görev yapmak üzere batan kurtarma botundan daha donanımlı bir tekne neden gönderilmemiştir?

4- Kaza bölgesine keşif helikopteri yerine neden kurtarma helikopteri gönderilmemiştir?

5- Kurtarma faaliyetlerine katılan ve hayatlarını kaybedenlerin görevlendirilmeleri için kim/kimler talimat vermiştir?

6- Kurtarma çalışmalarının başlatıldığı tarihte, İstanbul Meteoroloji Bölge Müdürlüğünden hava tahmin raporu alınmış mıdır? Alınmış ise hava tahmin raporu hangi bilgileri ihtiva etmektedir? Hava tahmin raporundaki bilgiler batan kurtarma botunun görevlendirilmesine olanak tanımakta mıdır?