

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasını, Anayasa'nın 98. ve İçtüzüğü'nün 96. maddeleri gereğince saygıyla talep ederim.



Prof. Dr. Nurettin DEMİR

Muğla Milletvekili

Bilindiği üzere, 4 Aralık 2012 Salı günü, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne bağlı tahlisiye botu, Şile'de sabah saatlerinde batan "Volgo-Balt 199" adlı yük gemisini arama-kurtarma çalışmalarına katılmak üzere bölgeye sevk edildi. "Kıyı Emniyeti-7" adlı hızlı tahlisiye botu daha sonra fırtınanın etkisiyle kayalıklara çarparak, alabora oldu. Yaşanan kazada hayatını kaybedenler hakkında soruşturma başlatıldığı belirtildi.

Bu bağlamda,

1-Türkiye, tarafı olduğu uluslararası SAR (Search And Rescue) arama ve kurtarma anlaşmasında talep edilen sorumluluklarını tam olarak yerine getirebilmekte midir? Kaza bölgesinde ve Türkiye genelindeki eksikliklerimiz nelerdir? Bunları gidermek için neler yapılmaktadır?

2- Ana statüsünde de belirtildiği gibi bölgedeki kurtarma ve yardım işlerinde tekel olan, Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Genel Müdürlüğü ile Yardım İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nün, kadro, personel ve teçhizat olarak uluslararası sözleşmeler ve yasal mevzuata uygunluğu açısından kendi statüsündeki tekel sorumluluğunu yerine getirebilecek düzeyde midir? Yetersiz ise on yıllık iktidarınız süresinde bu kurum neden kaldırılmamıştır?

3- Konuya en yakın yetkili makam olan Deniz Müsteşarlığı'nın yakın tarihte kaldırılarak, Bakanlığa bağlanması ve yeniden yapılanarak kadro ve personel değişikliklerine gidilmesinin bu kaza ile ilgili önceden alınması gereken tedbirlerin ihmali ve anında müdahaleler ile ilgili zafiyetler ile bir ilgisi var mıdır? Son haliyle Bakanlıkta, 24 saat hizmet veren bir üst yetkili Denizcilik Merkezi mevcut mudur? Anılan kazada nasıl ve hangi seviyede bir kriz merkezi hizmet vermiştir?

4- Karadeniz'de 80 km hızla esen lodos fırtınası sırasında, hava şartlarına uygun olmayan botla denizde kurtarma ve yardım yapma emrinin kaynağı ve sorumluları hakkında ne tür bir işlem yapılmıştır? Bu emri verebilecek bir ehliyetle olup olmadıkları araştırılmış mıdır?

5- Kurtarmaya katılan tekne ve personelin böyle bir operasyona uygunluğu, eğitimleri ve ehliyetleri mevcut mudur? Operasyon sırasında, can yeleği gibi teçhizat noksanlıklarının olmasının ya da mevcutsa kullanılmamasının sebepleri nelerdir?

6- Eğer birinci geminin görevi reddetmesi gibi bir gerçek var ise bu gerekçe nasıl ve kimler tarafından yok farz edilerek ikinci gemiye de aynı talimat verilmiştir? Bu durumda, birinci gemi personelinin görevi ret nedenleri sorgulanmış mıdır?

7- Bu şiddetteki bir fırtınada, kişileri kurtarma konusunda yardım edebilecek olan tek vasıta gibi görünen ehliyetli helikopterlere sahip kurum ve komutanlıklara ne zaman haber verilebilmiştir? Ve nasıl bir ortak çalışma sürdürülmüştür?

8- Mevcut durumda bilgi ve tecrübe yetersizliği nedeniyle tahlisiye botundaki görevlilerin hayatını kaybetmelerine neden olan sorumlular hakkında savcılığa suç duyurusun da bulunulmuş mudur? Herhangi bir yönetici, bu kazada ihmali ya da sorumlu olduğunu düşünerek istifa etmiş mi midir?