



T.B.M.M.
GÜM HURİYET HALK PARTİSİ
Grup Başkanlığı

Tarih : 25 Şubat 2019
Sayı : 7592

9719

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit Turhan tarafından yazılı olarak yanıtlanması için gereğini arz ederim.

Özgür ÇEYLAN
CHP Çanakkale Milletvekili

21 Ocak 2019'da yerel saat ile 17:10'da Kerç Boğazının 15 deniz mili açığında, Maestro ve Candy isimli, birbirlerine aborda olmuş şekilde sıvı LPG transferi yapan, aynı şirkete (Milano Shipping- Türkiye'deki adıyla Mr Denizcilik, Milenyum Denizcilik) ait, Tanzanya bayraklı iki gemide, transfer esnasında parlama meydana gelmiş ve 10 u Hint uyruklu 4 ü Türk 14 denizci hayatını kaybetmiş, 4 Türk denizci ise halen kayıptır. Şirketin ve gemilerin yasal takipten kurtulmak için sürekli isim değiştirdiği iddia edilmektedir.

LPG transferi sırasında, gemilerin Gps pozisyonlarına göre konumlarını kara istasyonlarına yansıtan bir cihaz olan AIS (Automatic Identification System)'in her iki gemide de devre dışı olduğu ve Rus kurtarma ekibinin, olay mahalini bulamamasına ve bölgeye geç erişmesine sebep olduğu ifade edilmektedir.

İstanbul Deniz Ticaret Odası Gemi Güvenliği Müdürlüğü'nün yaptığı soruşturmanın ardından hazırlanan ve Ulaştırma Bakanlığı'na gönderilen rapora göre söz konusu gemilerin daha önceki liman denetimlerinde (Port State Control) teknik yetersizlik, yangınla mücadele ekipmanlarının çalışmaması gibi birçok nedenden ötürü tutuklandığı ifade edilmektedir. Tankerin bağlı bulunduğu şirkete ait gemiler yabancı limanlar da dâhil olmak üzere Deniz Ticaret Odası kayıtlarına göre 4 kez tutuklanmış, 104 kez cezai işleme tabi tutulmuştur.

Kaza sonrası yapılan soruşturmalarda kazada hayatını kaybeden Türk denizcilerin her iki gemiye İstanbul limanında katıldıkları anlaşılmıştır. Yabancı bayraklı gemilerde çalışabilmek için, gemi adamlarına o bayrak devletinden alınmış, çalışma izni belgesi (endorsement) zorunluluğu vardır. Bu denizcilerin bağlı olduğu ülke tarafından düzenlenen "Tanker Çalışma Sertifikaları" bulunmadığı, tankerlerin kaza anında bağlı bulunduğu şirketin yeterli güvenlik tedbirlerini almadığı, Tanzanya bayraklı gemilerin donatıcılarının Türk vatandaşı olduğu raporda ortaya atılan iddialar arasındadır.

Tankerleri kaza sonrasında, yangın bile söndürülmeden başka bir şirkete satıldıkları da hazırlanan raporda kaydedilmektedir. Buna ilişkin olarak;

1. Bahse konu Candy ve Maestro isimli tankerlerde yangın söndürülmüş müdür?

2. Türk denizciler Candy ve Maestro isimli tankerlere İstanbul'dan katılmıştır. Yabancı bayraklı gemilerde çalışabilmek için, gemi adamlarına o bayrak devletinden alınmış, çalışma izni belgesi (endorsement) zorunluluğu vardır. Bu anlamda İstanbul Liman Başkanlığı tarafından gerekli kontroller yapılmış mıdır? Türk denizcilerde yabancı devletten alınan endorsement belgeleri var mıydı?
3. İstanbul Liman Başkanlığı tarafından LPG- STCW sertifikaları ve diğer yasal izin ve belgeleri kontrol edilmiş midir? Şayet kontrol edildi ise personelin hiçbirinde bu izin belgesi ve LPG tankerlerinde çalışmak için alınması gerekli eğitimi belgeleyen LPG-STCW sertifikası olmamasına rağmen, İstanbul limanından gemiye nasıl katılım yapabilmışlerdir?
4. Gerekli kontrollerin yapılmadığı tespit edilmiş ise sorumlular hakkında adli ve idari soruşturmalar başlatılmış mıdır?
5. Her iki tankerde de bulunması gereken yasal sigortalar ve diğer gerekli uluslararası belgeler eksiksiz düzenlenmiş midir? Şayet tankerlerin eksik belgeleri tespit edilmiş ise denize açılmasına neden izin verilmiştir?
6. Ulaştırma Bakanlığı konuyla ilgili bir soruşturma başlatmış mıdır?
7. Kayıp Türk denizcilerin bulunması için Türk Dışişleri Bakanlığı ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın yürüttüğü çalışmalar var mıdır? Var ise bunlar nelerdir?
8. Kaza sonrası hayatını kaybeden 14 denizcinin ailelerinin mağduriyetini ortadan kaldırmak için verilecek tazminatlar ve yasal haklarının korunması için yapılması gereken işlemler hangi bakanlıkça yürütülmektedir ve işlemler hangi aşamadadır? Mağdur olan ailelere hukuksal destek verilmekte midir?