



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir URALOĞLU tarafından Anayasanın 98 ve İç Tüzüğü'nün 96. ve 99. Maddeleri gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim. 29.11.2023

Perihan KOCA

Mersin Milletvekili

Rusya'nın Temryuk limanından 1542 ton Ferro silikon madeni yüküyle 15 Kasım 2023 tarihinde 17.00 sularında İzmir'in Aliğa limanına götürmek üzere hareket eden Türkiye bandıralı Kafkametler Denizcilik A.Ş. firmasına ait M/V Kafkametler gemisi, 17 Kasım 2023 tarihinde Kerempe burnu üzerinden Türkiye karasularına giriş yapmıştır. 18 Kasım sabahı hava muhalefeti nedeniyle akşam saatlerinde Karasu'ya demirlemek üzere rotasını değiştirmiştir. 18 Kasım akşamı 17.30 sularında Sakarya'nın Karasu limanında demirde kalmanın zor olması sebebiyle gemi Zonguldak Ereğli'ye geri dönerek 19.20 sularında Ereğli limanı demir sahasına demirlemiştir. Uzmanlara göre geminin 19 Kasım sabah saatlerinde hava şartları sebebiyle demirde tutunamayarak sürüklenmeye başladığı, geminin otomatik tanımlama sistemi (AIS) üzerinden yayınladığı seyir izi kayıtlarından anlaşılmaktadır.

Hava raporlarının Karadeniz için fırtına uyarısı yapmasına rağmen İstanbul rotasında ilerlemiş Karasu'da barınamayınca 19 Kasım 2023 tarihinde demirleyerek sığınmaya çalıştığı Zonguldak Ereğli limanı önünde ağır hava şartları nedeniyle tutunamayarak liman mendireğine çarpıp saat 10.30'da batmıştır. 1992 yapımı 88 m boyunda ve 12 m genişlikte olan M/V Kafkametler gemisinin 19 Kasım 2023 tarihinde saat 10.07'de Ereğli Pilot yani limanın Kılavuzluk hizmetlerini sağlayan istasyona Gemi Kaptanı aracılığıyla "Benim işim bitti. Askeri mendireğe oturdum. Kurtarma talep ediyorum" çağrısında bulunduğu ve 10.18'de de geminin 3. Kaptanının "parçalanarak batıyoruz" çağrısı yaptığına dair videolar kamuoyunda gündeme gelmiştir.

19 Kasım günü 10.30'da batan gemi için arama ve kurtarma çalışmalarının 20 Kasım sabahı başladığı ve M/V Kafkametler gemisinin karadan yalnızca 20 metre uzaklıkta, 12 metre derinlikte olmasına rağmen 4. güne değin vefat eden denizcilerin kurtarılamadığı yine ana akım medyada gündeme gelmiştir.

Bu bağlamda,

- 1) Karadeniz'de Kuzey'den Güney'e ilerleyen gemiler için ağır havalarda Sinop dışında sığılabilecek liman bulunmazken gemi Karasu'ya seyretmiştir. Kafkametler Denizcilik A.Ş. yetkilileri gemi kaptanı üzerinde baskı kurarak gemiyi seyre mi zorlamıştır?
- 2) Kondisyonu ve yaşı göz önüne alındığında bu geminin önceden tahmin edilebilen bu ağır hava şartlarında seyrine neden izin verilmiştir?
- 3) Gemilerin klas ve bayrak denetimlerinde denize elverişliliğinin onaylanması için sac ölçümleri, tank kontrolleri vb. gibi denetimlerin yapıldığı ve sonuçlarına göre tersane bakım sürecinden geçtiği hem uluslararası hem de yerel mevzuatta açıkça belirtilmiştir. M/V Kafkametler gemisi için bu denetimlerde herhangi bir usulsüzlük olup olmadığı denetlenmiş midir?
- 4) Ereğli liman yetkilileri neden telsiz çağrılarına cevap vermekte gecikmiştir?
- 5) Bu tür fırtınalar için kıyılarımızda seyreden deniz taşıtlarına yönelik arama ve kurtarma (SAR) hazırlığının önceden yapılması ve devletin profesyonel ekipmanlara sahip SAR ekiplerini kıyılarda konuşlandırması gerekmez miydi?
- 6) Türkiye'nin Deniz ve Hava Kurtarma Koordinasyon (JRCC) alanında olması bir yana kendi kıyısında bir liman mendireğinde batan bir gemiye bir gün boyunca hiçbir şekilde müdahale etmemesi ihmal değil midir?
- 7) A-584 borda numaralı Işın sınıfı kurtarma gemilerinden olan TCG Akın arama ve kurtarma faaliyetleri için olayın hemen ardından değil de neden olaydan 9 gün sonra bölgeye intikal etti?