



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

10149

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. 29.02.2024


Perihan KOCA

Mersin Milletvekili

Marmara Adası'ndan liman kantarına göre 1156 ton toz Dolomite madeni yüküyle 14 Şubat 2024 tarihinde 20.30 sularında Bursa'nın Gemlik ilçesindeki Roda Limanı'na gitmek üzere 6 kişilik mürettebat ile hareket eden DTO verilerine göre sicil numarası 2295, 1971 yapımı, 69 metre uzunluğunda, dedveyti (DWT) 1302 ton kapasiteli, armatörü Murat Altıntaş olan Türkiye bandıralı Batuhan A adlı kuru yük gemisi, kötü hava ve deniz şartları nedeniyle 15 Şubat 2024 tarihinde saat 01.00 sıralarında durdu ve rotasını değiştirdi. Daha sonra tespit edilen bir videoda geminin dalgalarla boğuştuğu görüldü. Batuhan A gemisi saat 06.28'de telsizden yardım istedi ve 06.32'de de acil durum sinyali verdi. Gemiyle bağlantı saat 07.12'de koptu. Kıyı Emniyeti'ne bağlı kurtarma gemileri geminin bulunduğu bölgede boş bir can salı buldu.

Hava raporlarının Marmara için fırtına uyarısı yapmasına rağmen Marmara Adası'ndan Gemlik'e hareket etmek üzere geminin kalkmasına izin verilmiş ancak ağır hava şartları nedeniyle gemi rotasında yol alamamış, ambarlarına su alarak Karacabey ilçesi açıklarında kıyıdan 4 mil açıkta batmıştır. Geminin yeri sonar yardımıyla 51 metre derinde görüntülendi.

Bu bağlamda,

- 1) Gemiden yayınlanan video görüntülerinde geminin ambar kapaklarının uygun olmadığı, dalgaların yığma biçimiyle ambarlara bindiği ve bu sebeple de su aldığı görülüyor. Geminin liman kalkış öncesi stabilite kontrolü ve denize elverişlilik açısından liman başkanlığı tarafından yapılan denetimlere rağmen geminin seyre kalkmış olması ihmal değil midir?
- 2) Kondisyonu ve yaşı itibarıyla 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 Batuhan A gemisi için bu denetimlerde herhangi bir usulsüzlük olup olmadığı denetlenmiş midir?
- 4) Gemide mürettebat olarak geminin armatörü de yer aldığı bilinmektedir. Armatörün geminin bu şartlarda seyri için kaptana bir baskı uygulamış olma ihtimaline karşı mürettebatın ve armatörün yakın çevresi soruşturmaya dahil edilmiş midir?
- 5) Gemi yükleme limanında yük alırken herhangi bir bağımsız sörvey firması tarafından draft sörvey yapılmış mıdır? Geminin yükleme sınırını geçmeyecek yükü aldığını gösterir belge mevcut mudur?
- 6) Geminin yük miktarının draft sörvey hesabı ve liman kantarından farklı olma durumu hesaba katıldığında geminin limandan yükleme hattı sınırını aşan bir yükle kalkmış olabileceği akla gelmektedir. Eğer böyle bir durum varsa, liman başkanlığı geminin yükleme sınırını aşıp aşmadığını kontrol etmeksizin geminin kalkışına izin mi vermiştir?
- 7) Geminin battığı günden bu yana kamuoyuna mürettebat listesi açıklanmadı ve basında yanlış mürettebat listeleri bilgi kirliliğine neden olmuştur. Liman çıkış belgesine göre gemi Marmara Adası'ndan hangi personelle kalkmıştır?