

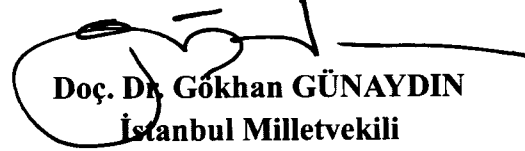


TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

10147

Aşağıdaki sorularımın *Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu* tarafından Anayasa'nın 98'inci ve TBMM İçtüzüğü'nün 96'ncı ve 99'uncu maddeleri gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını talep ederim.

Saygılarımla.


Doç. Dr. Gökhan GÜNAYDIN
İstanbul Milletvekili
CHP Grup Başkanvekili

15 Şubat günü "Batuhan A" isimli kuru yük gemisi Marmara Denizi açıklarında battı. 1250 ton mermer tozu yüklü ticari gemide bulunan 6 mürettebattan sadece birinin cansız bedenine ulaşıldı. Oldukça bakımsız olan geminin 53 yaşında olduğu ve iki yıl önce de karaya oturduğu ortaya çıktı. Ancak ne Batuhan A gemisi Türkiye sahillerinde batan ilk gemi ne de iş cinayetlerinde hayatını kaybedenler gemicilik sektörü ile sınırlı. 19 Kasım 2023 tarihinde Kafkametler Denizcilik A.Ş. şirketine bağlı Kafkametler adlı kuru yük gemisi de Karadeniz Ereğli limanının hemen önünde dalgalarla boğuşarak, içindeki 12 mürettebat ile batmıştı.

Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün kaza istatistiklerine göre 2023 yılında Türkiye'de 240 deniz aracı kazası yaşandı. Bu kazalar sonucunda 727 kişi sağ olarak kurtarıldı, 19 kişi hayatını kaybetti, 42 kişi kayıp oldu ve 25 kişi yaralandı. Müdürlüğün 2016 yılından itibaren Deniz Kaza Bilgi Sistemi'nden (DKBS) topladığı verilere göre ise Türkiye'de 2016-2023 yılları arasında 3.223 deniz aracı kazası meydana geldi. Bu kazalar sonucunda 677 kişi hayatını kaybetti, 390 kişi kayıp oldu ve 24.975 kişi sağ olarak kurtarıldı.

Deniz İşçileri Platformundan yapılan açıklamalarda, deniz işçilerinin baştan sona hukuksuzluğun, rüşvetin, liyakatsizliğin, mobbingin, insan canını hiçe sayacak şekilde çalıştırılmasının vahim sonuçları kamuoyu ile paylaşılmaktadır. Yaşanan iş cinayetlerine dikkat çeken Platform, "standart altı gemilerin yüzer tabutlardan farklı olmadığı; bu gemilerin Marmara içi dahi olsa denize elverişliliğinin onaylanmaması gerektiği; hükümetin armatörleri korumayı sürdürdüğü; bu tarz gemilerin liman devleti denetimleri ve bayrak denetimlerinin nasıl geçtiğinin açıklanmadığı; gerçek sorumluların yargılanarak cezalandırılmadığı" konularına sürekli dikkat çekse de beklenen sonuçların alınmadığı; söz konusu gemilerin çalışmaya devam ettiği tespit edilmektedir.

Avrupa'da 10-12 yıllık gemiler yaşlı statüsünde değerlendirilmektedir. Bu gemilerin Türkiye'ye satıldığı; sadece 10-12 yaş değil, 20 yaşlarında daha eskilerinin de alındığı; Türkiye'de görece daha iyi firmaların 20-25 yaşına gelmiş gemilerini Mısır'a, Lübnan'a ya da Türkiye'deki daha kötü firmalara sattıkları; denetimleri iyi yapılmayan bu gemilerde riskin çok daha yüksek hale geldiği yönünde iddialar söz konusudur. Deniz Ticaret Odasının 2020 tarihli raporuna göre; filoya kayıtlı 500 gemiden 185 kuru yük gemisinin yaş ortalaması 31. 56 dökme yük gemisinin yaş ortalaması 19. Kuru yük gemilerinin, yüzde 13.28'i 0-9, yüzde 18.87'si 10-19, yüzde 28.90'ı 20-29, yüzde 38.95'i 30 yaş ve üzeri grubunda yer alıyor.

Bu bağlamda;

1- 2024 yılı itibariyle Türkiye deniz ticaret filosuna kayıtlı toplam kaç gemi vardır? Bunların kaç kuru yük gemisidir? Kuru yük ve dökme yük gemilerinin yaş ortalaması kaçtır? Kuru yük gemilerinin 0-9 yaş; 10-19 yaş; 20-29 yaş ve 30 yaş üstüne göre yüzdeler dağılımı nasıldır?

2- Halihazırda standart altı çalışan kaç gemi vardır? Standart altı çalışan "yaşlı" gemilerin denetimleri yapılmakta mıdır? Son beş yılda denetim sonrasında kaç gemiye çalışamaz raporu hazırlanmış ve uygulamaya konulmuştur?

3- Standart altı gemilerin çalışmasında, Liman Devlet Kontrolü (PSC) denetimlerindeki usulsüzlükler ya da Karadeniz'de çalışan standart altı gemilerin PSC denetimlerini rüşvet vererek yaptırdığı iddialarına karşı bakanlığınızın her hangi bir çalışması var mıdır? Var ise nasıl bir ilerleme kaydedilmiş ve sonuç alınmıştır?

4- Liman Devlet Kontrolleri (PSC'ler) can kurtarma teçhizatları ve yangınla mücadele ekipmanları denetimine baktığına göre karinadaki ve balast tanklarındaki delikler ya da gemi saclarındaki sıkıntıların denetimi hangi birimin sorumluluğundadır?

5- Batan son iki kuru yük gemisine (Kafkametler ve Batuhan) "yüzer raporu" kim tarafından verilmiştir? Karinadaki ve balast tanklarındaki delikler ya da gemi saclarındaki sıkıntıların denetimi hangi birim tarafından yapılmıştır?

6- Bu gemilerin batma nedenleri tespit edilirken armatörlerin sorumluluğu ortaya konulmuş mudur? Buna bağlı olarak uygulanan yaptırımlar nelerdir?

7- Her 5 yılda bir gerçekleştirilen detaylı tersane sürveyleri ya da belirli aralıklarla yapılan tersane bakım süresinde tutulan "tersane kondisyon raporları"na göre geminin bağlı olduğu klas ve bayrak geminin denize elverişliliğinin ve usulsüzlüklerin ortaya çıkarılması için M/V Kafkametler batığı incelenerek tersane raporları ile karşılaştırılması yapılmış mıdır? Aynı inceleme Batuhan A gemi batığı için de yapılacak mıdır?

8- Kafkametler'in Klas'ı olan Bureau Veritas (BV) ve bayrak devleti olan Türkiye'nin denetçilerinin 1992 yapım bir gemi için nasıl denize elverişli raporu verdikleri sorgulanmış mıdır? Yapılmadı ise gerekçesi nedir? Bu sorgulama Batuhan gemisi için de yapılacak mıdır?

9- Zor şartlarda ve sürekli ölüm riskiyle yaşayan Türk veya yabancı bayraklı gemilerde çalışan gemicilerin sosyal güvencelerinin ve özlük haklarının iyileştirilmesi adına bakanlık olarak yaptığınız/yapacağınız çalışmalar nelerdir?