



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

30 Ağustos 2026 tarihinde Girne-Taşucu seferini gerçekleştirmek üzere hareket eden FİLO JET isimli yolcu gemisinin Girne açıklarında su alarak alabora olması sonucu meydana gelen facianın tüm yönleriyle araştırılması; kazaya yol açan teknik, idari ve denetim kaynaklı nedenlerin ortaya çıkarılması; Türkiye ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti arasındaki deniz yolcu taşımacılığında uygulanan denetim ve güvenlik sistemlerinin incelenmesi; sorumlulukların belirlenmesi ve benzer faciaların tekrar yaşanmaması için alınması gereken önlemlerin tespit edilmesi amacıyla Anayasa'nın 98'inci ve Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğü'nün 104 ve 105'inci maddeleri gereğince Meclis Araştırması açılmasını arz ederim. 02.09.2026

Jale Nur SÜLLÜ
Eskişehir Mv.

Cevdet AKAY
Karabük Mv.

Gülcan KİŞ
CHP Mersin Milletvekili

Deniz Demir
Ankara

Semra DİNAR
Ankara Mv.

Ali ÖZTUNÇ
Konya Mv.

Engin ALTAY
İstanbul Milletvekili

Hasan ÖZTÜRK
Gaziantep Mv.

Nermin Yıldırım
KARA
Mustafa Adıgüzel
Ordu

İnan Akgün ALP
Kars Milletvekili
inanakgunalp

Torkut AKER
Bolu Milletvekili

Mahir Poyut
İzmir
Mahir Poyut

R. İ. T. NALBAĞOĞLU
İzmir Mv.

Ali KARAOBA
Uşak Mv.

Ömer Fethi GÖRER
Niğde Mv.

Cem AYSAK
Tatvan Mv.

Veddi BİNDİÇ
Kırklareli Mv.

Mehmet GÖZEL
Hatay Mv.

Kadim Demir
Tokat Mv.

GEREKÇE:

30 Ağustos 2026 tarihinde Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin Girne Limanı'ndan Mersin'in Taşucu Limanı'na gitmek üzere hareket eden FİLO JET isimli yolcu gemisi, limandan ayrılmasının kısa süre ardından su almaya başlamış ve Girne açıklarında alabora olmuştur.

259 yolcu ve 8 mürettebat olmak üzere toplam 267 kişinin bulunduğu gemide meydana gelen faciada vatandaşlarımız hayatını kaybetmiş, çok sayıda vatandaşımız yaralanmış, kayıp vatandaşlarımızın bulunması amacıyla Türkiye Cumhuriyeti ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti makamlarınca geniş çaplı arama-kurtarma çalışmaları başlatılmıştır.

Yaşanan facia yalnızca münferit bir deniz kazası olarak değerlendirilemez.

Kazanın ardından kamuoyuna yansıyan bilgiler; geminin teknik geçmişi, daha önce yaşadığı kazalar, geçirdiği onarımlar, denize elverişlilik durumu, klas ve emniyet belgeleri, sefer izinleri ve denetim süreçlerine ilişkin ciddi soru işaretlerini beraberinde getirmiştir.

Kamuoyuna yansıyan bilgilere göre 2000 yılında inşa edilen FİLO JET'in uzun yıllardır Türkiye ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti arasındaki deniz ulaşımında kullanılan bir gemi olduğu, geçmiş yıllarda çeşitli işlemlerden geçtiği ve kapsamlı bakım ve denetimlerin ardından yeniden yolcu taşımacılığında kullanılmaya başlandığı belirtilmektedir.

Bu nedenle yüzlerce yolcu taşıyan bir geminin hangi teknik kriterler esas alınarak sefere uygun bulunduğu, geçmişindeki hasar ve onarımların denize elverişlilik değerlendirmelerinde nasıl dikkate alındığının ve yolcu güvenliği açısından gerekli bütün kontrollerin yapıp yapılmadığının açıklığa kavuşturulması gerekmektedir.

Ayrıca geminin sefer öncesindeki son teknik kontrolünün ne zaman gerçekleştirildiği; gövde bütünlüğünün, su geçirmez bölmelerinin, tahliye sistemlerinin, can kurtarma ekipmanlarının ve acil durum sistemlerinin yeterli olup olmadığı; geminin taşıdığı yolcu sayısına uygun miktarda ve kullanıma hazır can kurtarma ekipmanının bulunup bulunmadığı araştırılmalıdır.

Facia, Girne-Taşucu hattındaki deniz taşımacılığının denetim sistemini de gündeme getirmiştir.

Türkiye ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti arasında her yıl binlerce vatandaşımızın kullandığı deniz ulaşımında faaliyet gösteren gemilerin yaşları, teknik yeterlilikleri, bakım geçmişleri, denetim sıklıkları, denize elverişlilik belgeleri ve işletmeciler şirketlerin yükümlülüklerinin ne ölçüde denetlendiğinin ortaya konulması kamu güvenliği açısından zorunludur.

Öte yandan kazanın meydana gelmesinin ardından gerçekleştirilen tahliye ve arama-kurtarma faaliyetlerinin de bütün yönleriyle değerlendirilmesi gerekmektedir. İlk ihbarın hangi saatte alındığı, arama-kurtarma birimlerinin hangi sürede bölgeye ulaştığı, Türkiye ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti makamları arasındaki koordinasyonun nasıl sağlandığı, gemideki acil durum ve tahliye prosedürlerinin uygulanıp uygulanmadığı ile yolcuların can kurtarma ekipmanlarına erişiminde herhangi bir aksaklık yaşanıp yaşanmadığı belirlenmelidir.

Deniz ulaşımında güvenlik, facia yaşandıktan sonra sorumlu aranmasına indirgenemez. Asıl kamusal sorumluluk; kazayı meydana gelmeden önlemek, yolcu taşıyan gemilerin güvenliğini

eksiksiz biçimde denetlemek ve herhangi bir acil durumda insanların yaşamını koruyacak sistemi önceden kurmaktır.

FİLO JET faciasında kaptan, mürettebat veya işletmeci şirketin olası sorumluluklarının adli makamlarca araştırılması önemlidir. Ancak olayın yalnızca kişisel kusur ve ihmaller üzerinden değerlendirilmesi yeterli değildir. Geminin yıllar boyunca sefer yapmasına izin veren, denize elverişliliğini denetleyen, belgelerini düzenleyen ve limanlara giriş-çıkışını kontrol eden bütün idari ve teknik süreçlerin de incelenmesi gerekmektedir.

Bu kapsamda;

FİLO JET'in geçmişten bugüne teknik ve kaza geçmişinin, bakım ve onarım süreçlerinin, klas ve denize elverişlilik belgelerinin, sefer izinlerinin ve gerçekleştirilen denetimlerin; işletmeci şirketin yükümlülüklerini yerine getirip getirmediğinin; Taşucu Limanı başta olmak üzere Türkiye tarafındaki liman ve sefer denetimlerinin; kazadan önce ve sonra ilgili kamu kurumlarının sorumluluklarının; gemideki can kurtarma ve tahliye sistemlerinin yeterliliğinin; arama-kurtarma faaliyetleri ile Türkiye-Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti arasındaki koordinasyonun ve Türkiye-Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti arasında yolcu taşıyan diğer gemilerin teknik ve emniyet durumlarının bütün yönleriyle araştırılması gerekmektedir.

Yaşamını yitiren vatandaşlarımızın ailelerine karşı sorumluluğumuz, bu facianın bütün yönleriyle aydınlatılmasıdır. Benzer bir olayın yeniden yaşanmaması için eksikliklerin ve ihmallerin ortaya çıkarılması, deniz yolcu taşımacılığındaki denetim sisteminin güçlendirilmesi ve gerekli yasal ve idari tedbirlerin belirlenmesi amacıyla Türkiye Büyük Millet Meclisi bünyesinde bir Meclis Araştırması Komisyonu kurulması zorunludur.