



49707

İskender Bayhan
İstanbul Milletvekili
Emek Partisi Genel Başkan Yardımcısı
TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın **Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu** tarafından Anayasanın 98, TBMM İç Tüzüğü'nün 96 ve 99'uncu maddeleri gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim. **28.09.2026**

- 
İskender Bayhan
İstanbul Milletvekili

30 Ağustos 2026 tarihinde Girne-Taşucu seferini yapan Filo Jet adlı yolcu gemisinin batmasının ardından, 2 Eylül 2026 tarihinde Silivri açıklarında ALSU adlı tankerle çarpışan Tuğberk İmamoğlu adlı kuru yük gemisi 11 dakika içinde batmış, gemide çalışan 10 deniz işçisinden haber alınamamıştır. Birkaç gün içinde yaşanan bu iki facia, deniz taşımacılığında işçilerin ve yolcuların yaşamının nasıl bir çalışma ve denetim düzenine teslim edildiğini bir kez daha göstermiştir.

Tuğberk İmamoğlu ile ALSU'nun çatışmasına ilişkin bilirkişi ön raporunda, ALSU'da gemiye yalnızca bir gün önce katılan ve ilk seyir vardiyasını tutan üçüncü kaptanın yoğun trafik hattında köprüüstünde tek başına bırakıldığı, gözcü ve dümenci görevlendirilmediği, şirketin kendi emniyetli seyir kurallarının dahi uygulanmadığı belirtilmiştir. Tuğberk İmamoğlu'nun AIS cihazının neden çalışmadığı ve geminin 11 dakika gibi kısa bir sürede neden battığı ise henüz açıklığa kavuşturulamamıştır.

Bu bulgulara rağmen kamuoyunun karşısına yine kaptanların son dakikalardaki kararları çıkarılmakta, ALSU'nun birinci ve üçüncü kaptanlarının tutuklanması soruşturmanın merkezine yerleştirilmektedir. Oysa gemiyi eksik personelle sefere çıkaran, deneyimsiz bir zabiti yoğun trafik hattında tek başına bırakan, bakım giderlerini belirleyen, sefer takvimini sıkıştıran ve çalışma düzenini kuran işçiler değildir.

Denizcilik sektöründe “insan hatası” denilen şey çoğu zaman patronların maliyetleri düşürme, daha az işçiyle daha fazla sefer yapma ve gemiyi mümkün olan en kısa sürede limana ulaştırma baskısının sonucudur. Bu denizcilerin kazadan önce ne kadar çalıştıkları, ne kadar dinlenebildikleri, eksik personel ve sefer baskısı altında olup olmadıkları araştırılmadan kazanın gerçek nedenleri ortaya çıkarılamaz.

Şirketlerin kendi hazırladığı belgelerin yine şirketlerin yetkilendirdiği kuruluşlarca kontrol edildiği, fiili çalışma koşullarının değil evrakların denetlendiği bir sistemde “bütün prosedürler tamamlandı” denilmesi gerçek bir güvenlik sağlamamaktadır. Kamusal denetimin yerini sertifikalara, formlara ve şirket beyanlarına bırakan bu düzen, kazadan önce sermayeyi; kazadan sonra ise kamu idaresini sorumluluktan korumaktadır.

Savaşlar ve emperyalist rekabet deniz ticaret yollarını daha tehlikeli hâle getirirken artan navlun gelirleri armatörler için yeni bir kâr alanına dönüşmektedir. Büyük şirketlerin girmekten kaçındığı rotalara yaşlı gemilerin gönderilmesi, bakım ve personel giderlerinin azaltılması, uzun çalışma süreleri ve tehlikeli sefere çıkma baskısı deniz işçilerinin yaşamını doğrudan



49707

İskender Bayhan
İstanbul Milletvekili

Emek Partisi Genel Başkan Yardımcısı

tehdit etmektedir. Kâr şirketlere bırakılırken savaşın, bakımsızlığın ve ağır çalışma koşullarının bedeli işçilere ödetilmektedir.

Bu nedenle Tuğberk İmamoğlu ve Filo Jet facialarında açığa çıkarılması gereken, deniz işçilerinin yaşamını bir maliyet kalemi sayan bu düzen ile armatörlerden işletmeci şirketlere, klas kuruluşlarından kamu yöneticilerine uzanan sorumluluk zinciridir.

Bu bağlamda;

1. Tuğberk İmamoğlu gemisindeki 10 deniz işçisini arama çalışmalarında gelinen son durum nedir? Geminin enkazı kesin olarak tespit edilmiş midir? Arama-kurtarma çalışmalarındaki gecikmelerin nedenleri araştırılmakta ve ailelere düzenli, doğrudan ve eksiksiz bilgi verilmekte midir?
2. Çarpışmanın saat 03.13'te meydana geldiği belirtilmesine rağmen acil durum sinyalinin saat 03.26'da alınmasının, ALSU'nun kazayı Gemi Trafik Hizmetleri Merkezine saat 03.41'de bildirmesinin ve ilk deniz unsurunun ancak saat 04.10'da bölgeye yönlendirilmesinin nedeni nedir? Deniz işçilerinin kurtarılması bakımından hayati önemdeki bu zaman kaybından kimler sorumludur?
3. ALSU'da gemiye yalnızca bir gün önce katılan ve ilk seyir vardiyasını tutan üçüncü kaptanın yoğun trafik ayırım şeridinde gözcü ve dümenci olmadan tek başına bırakılması kimin kararıdır? Soruşturma, gemide çalışan iki kaptanla mı sınırlandırılacak; yoksa bu çalışma düzenini kuran armatör, işletmeci şirket, emniyet yönetiminden sorumlu yöneticiler ve karadaki görevliler hakkında da işlem yapılacak mıdır?
4. Her iki gemideki deniz işçilerinin kazadan önceki 24 saatlik, bir haftalık ve bir aylık fiili çalışma ve dinlenme süreleri incelenmiş midir? İşçilerin kâğıt üzerinde dinlenmiş gösterilip gerçekte vardiya, bakım, yükleme ve evrak işleriyle çalıştırılıp çalıştırılmadığı nesnel kayıtlar üzerinden araştırılacak mıdır?
5. Tuğberk İmamoğlu'nun AIS cihazının kapalı, arızalı veya dışarıdan müdahale edilmiş olabileceği belirtilmesine rağmen geminin sefere devam etmesine nasıl izin verilmiştir? Geminin Gemi Trafik Hizmetleri kayıtlarında görülmemesine karşın ALSU'nun ECDIS ekranında görülmesi, Bakanlığın deniz trafiğini izleme ve uyarma sisteminde bir kamu denetimi zafiyeti bulunduğunu göstermekte midir?
6. 1990 yapımı Tuğberk İmamoğlu'nun son teknik denetimi, havuz bakımı, gövde kalınlık ölçümü ve yapısal onarımı ne zaman ve hangi kuruluşlar tarafından yapılmıştır? Geminin 11 dakika içinde batmasında yapısal zafiyet, bakım eksikliği, aşırı veya hatalı yükleme, yük kayması ya da yük bağlama kusurunun etkisi bulunmakta mıdır?
7. Resmî kayıtlarda Tuğberk İmamoğlu'nun armatörü Zeybe Denizcilik ve Ticaret Limited Şirketi olarak görünürken İmamoğlu Denizcilik gemiyi "şirketimize ait" sözleriyle sahiplenmiştir. Geminin gerçek sahibi, işleteni, teknik yöneticisi ve deniz işçilerinin işvereni hangi şirketlerdir? Ticari ve hukuki sorumluluğun şirketler arasında bölünerek belirsizleştirilmesine neden izin verilmiştir?
8. Filo Jet ve Tuğberk İmamoğlu gemilerinin kazalardan önce bütün belgelerinin geçerli olduğu ileri sürülmektedir. Belgeleri tamam görünen iki geminin birkaç gün arayla batması, mevcut denetim sisteminin işçilerin ve halkın can güvenliğini değil şirketlerin ticari faaliyetinin devamını esas aldığı göstermiyor mu? Bu gemileri denetleyen kamu



49707

İskender Bayhan
İstanbul Milletvekili

Emek Partisi Genel Başkan Yardımcısı

görevlileri ile yetkilendirilmiş klas kuruluşları hakkında idari veya adli işlem başlatılmış mıdır?

9. Son beş yılda Türk bayraklı ticari gemilerde kaç batma, çatışma, yangın ve iş kazası meydana gelmiş; kaç deniz işçisi yaşamını yitirmiş, yaralanmış veya kaybolmuştur? Bu olaylar nedeniyle kaç gemi işçisi hakkında işlem yapılırken kaç armatör, şirket yöneticisi, klas kuruluşu ve denetim görevlisi cezalandırılmıştır?
10. Deniz taşımacılığında eksik personel çalıştırılmasına, uzun vardiyalara, gerçeği yansıtmayan dinlenme çizelgelerine, bakım giderlerinin azaltılmasına ve tehlikeli sefere çıkma baskısına son vermek için hangi düzenlemeler yapılacaktır? Deniz işçilerinin sendikal örgütlenme, tehlikeli çalışmayı reddetme ve işi durdurma hakları güvence altına alınacak mıdır; yoksa şirketlerin navlun geliri ve sefer programı işçilerin ve halkın yaşamından üstün tutulmaya devam mı edilecektir?