



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞI'NA

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir URALOĞLU tarafından Anayasa'nın 98'inci ve TBMM İktüzüğünün 96'ncı ve 99'uncu maddeleri gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim.07.09.2026

Perihan KOCA

Mersin Milletvekili

30 Ağustos 2026 tarihinde, KKTC'nin Girne Limanı'ndan Mersin'in Taşucu Limanı'na doğru hareket eden KKTC bayraklı Filo Jet (IMO No: 8962034) isimli katamaran tipi yüksek hızlı yolcu gemisinin, limandan ayrıldıktan kısa süre sonra yaklaşık 4 mil açıkta su alarak alabora olmuştur. İlk belirlemelere göre gemide bulunan 259'u yolcu, 8'i mürettebat toplam 267 kişiden 8 yurttaşımız hayatını kaybetmiş, 18 ila 20 kişinin ise halen kayıp olduğu ve arama-kurtarma çalışmalarının devam ettiği bildirilmektedir.

Kamuoyuna yansıyan bilgilere göre; olaya karışan yüksek hızlı yolcu gemisi 2000 yılında Fransa'da Iris Jet adıyla üretilmiş olup 26 yaşındadır. Geminin Türkiye'deki geçmişinde yıllarca Taşucu Limanı'nda hacizli olarak atıl kaldığı, icra yoluyla satıldığı ve ardından yenilendiği iddiasıyla yeniden aynı hatta sefere koyulduğu ortaya çıkmıştır. Böylesine eski ve geçmişi şaibeli bir deniz aracının uluslararası sularda yüzlerce can taşımaya müsaade edilmesi, denizcilik denetimlerine ve sefer izinlerine yönelik çok ciddi soru işaretleri doğurmuştur. Benzer faciaların tekrarlanmaması, kayıpların akıbetinin bir an evvel netleşmesi ve ihmali olanların tespit edilmesi için konunun aydınlatılması şarttır.

Bu bağlamda,

1. Mersin Taşucu - Girne hattında faaliyet gösteren Filo Jet isimli yüksek hızlı yolcu gemisi, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı veya ilgili Mersin Bölge Liman Başkanlığı'na bağlı Taşucu Liman Başkanlığı tarafından en son hangi tarihte teknik ve emniyet kontrolleri için liman devleti denetimine tabi tutulmuştur?
2. Denetim raporlarında söz konusu geminin gövde yorgunluğu, cankurtaran teçhizatı, su alma riski ve seyrüsefer elverişliliğine dair herhangi bir eksiklik tespit edilmiş midir?
3. Söz konusu liman devleti denetimlerinde geminin en son tersane ve kuru havuzlama raporu, klas sertifikaları kontrol edilmiş midir?
4. Kazanın temel sebebinin gemideki yapısal bir hasar ya da teknik bir arıza mı, yoksa kapasite veya yük dengesizliği mi olduğu konusunda Bakanlığınız bünyesinde başlatılan kaza inceleme ve araştırma süreci hangi aşamada?
5. Kazaya dair inceleme başlatıldıysa, 2003 yılında geminin baş tarafından hasar aldığı basın ve

kamuoyunda paylaşılmıştır. Bu kazanın o hasarla ilişkisi olup olmadığı, onarım ve kaza sörvey raporları ve geminin klası olan Türk Loydu'na ait en son yapılan survey raporları incelemeye alınacak mı?

6. Benzer kazaların tekrarlanmaması ve şeffaf bir soruşturma yürütülebilmesi için kazanın tahkikatında bağımsız kuruluşlardan teknik inceleme talebinde bulunulacak mı?

7. İşletmeci firma olan Filo Denizcilik, geminin kaptanı ve denetim onayında imzası bulunan yetkililer hakkında Türkiye'de başlatılan adli veya idari bir soruşturma bulunmakta mıdır?

8. Türkiye ile KKTC arasında düzenli yolcu ve araç taşımacılığı yapan mevcut deniz araçlarının yaş ortalaması nedir? Yaşanan bu facianın ardından, söz konusu hatlar dahil tüm Türkiye kıyılarında hizmet veren yolcu gemileri için acil ve bağımsız bir denetim kampanyası başlatılması planlanmakta mıdır?