



48683

Sevda Karaca
Gaziantep 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. **03.09.2026**

Sevda Karaca
Gaziantep Milletvekili

30 Ağustos 2026 tarihinde Girne Limanı'ndan Mersin'in Taşucu Limanı'na gitmek üzere hareket eden, Filo Denizcilik'e ait "Filo Jet" isimli yolcu gemisi kısa süre sonra su alarak alabora olmuş; 8 yurttaşımız yaşamını yitirmiş, onlarca kişi kaybolmuş ve yaralanmıştır. Kamuoyuna yansıyan bilgiler ve kayıtlar, facianın bir kaza değil göz göre göre gelen kamusal bir ihmal ve denetimsizlik zincirinin sonucu olduğunu göstermektedir. Buna karşın olayın idari, siyasi ve ticari boyutları karartılmaya çalışılmaktadır.

Söz konusu geminin sicili, tehlikenin göz göre göre buralara taşındığını açıkça ortaya koymaktadır. 2000 yılında Fransa'da üretilen katamaran, 2003 yılında Türkiye'ye getirildiği dönemde Taşucu Limanı'na yanaşırken rıhtıma çarpmış, gerekli onarım ve teknik müdahaleler tamamlanmadan sefere zorlanmış ve 5 Kasım 2003'te yine ciddi biçimde su alarak hacedilmiştir. Yıllarca Taşucu'da bağlı kalan gemi, 2018 yılında Hatay Büyükşehir Belediyesinin deniz ulaşımı şirketi Hatay Deniz Otobüsleri (HADO) tarafından satın alınmak istenmiş; ancak bu süreçte Türk Loydu tarafından yapılan incelemelerde sancak ana makinesinde dumanlanma, motor arızaları, gövde, stabilite ve su sızdırmazlık problemleri dahil tam 29 teknik kusur ve uygunsuzluk tespit edilmiştir. Üç ayrı incelemeye rağmen kapatılmayan bu hayati teknik kusurlar nedeniyle satış işlemi İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesine taşınmış ve kamu kurumu bünyesinde sefere konulması engellenmiştir.

Ancak 2021 yılında "tamamen yenilendiği" iddia edilen fakat nerede, nasıl ve hangi standartlarda yenilendiği kamuoyuna açıklanmayan gemi, Filo Denizcilik'e devredilmiştir. Satış ve finansman süreçleri karanlıkta bırakılan geminin şirket bünyesine geçiş tarihi konusunda dahi çelişkili beyanlar bulunmaktadır. Şirket yetkilileri alımın 2018'de yapıldığını söylerken, mahkeme kayıtları alımın 2024 yılında gerçekleştiğine işaret etmektedir.

Bunun da ötesinde, kamusal ulaşım sağlamak isteyen HADO'nun deprem sonrası Taşucu çıkışlı hat izin talepleri ve bürokratik başvuruları engellenip mahkeme kapılarında bekletilirken;

Yönetim Kurulu Başkanlığında MHP Mersin eski İl Başkan Yardımcısının bulunduğu Çağrı Lojistik'in ortağı olduğu Filo Denizcilik'e Girne-Taşucu hattında hızla izin verilmiştir. Hatta izin süreçlerinin yürütüldüğü sırada, şirket ortaklarından Saim İlkılıç'a KKTC Bakanlar Kurulu tarafından 14 Kasım 2024 tarihli kararla "istisnai vatandaşlık" verilmiş, arkasından da ticari hat izni onaylanmıştır.

Son olarak; geminin kazadan sadece iki buçuk ay önce, 2 Haziran 2026'da Türk Loydu'ndan klas belgesi aldığı belirtilmesine rağmen 2018'deki 29 ağır teknik kusurun nasıl giderildiğine dair raporlar kamuoyundan gizlenmektedir. Gemi Kaptanı Vefa İnesi'nin STCW yeterlilik sertifikalarının 2022'de sona erdiği ve Mozambik makamlarınca verilen belgelerde ciddi usulsüzlükler bulunduğu iddiaları bulunmaktadır. Olay günüye kötü hava koşulları nedeniyle önce kalkış izni verilmeyen geminin, kaptanın beyanı üstüne bir saat sonra sefere çıkma izni verilmesi bu cinayetin idari zincirini tamamlamaktadır.

Bu bağlamda;

1. 2018 yılında Türk Loydu denetimlerinde tespit edilen 29 ayrı teknik kusur ve uygunsuzluk hangi tersanede, ne zaman ve nasıl giderilmiştir? Geminin 2 Haziran 2026 tarihinde yapıldığı iddia edilen son denetim raporu neden kamuoyuna açıklanmamaktadır?
2. Gemi kaptanının ehliyet ve STCW sertifikalarının geçerliliği, Mozambik makamları ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) nezdinde doğrulanmış mıdır? Süresi dolmuş veya şaibeli belgelerle sefer yapılmasına Liman Başkanlığı tarafından nasıl göz yumulmuştur?
3. HADO'nun Taşucu çıkışlı hat talepleri reddedilirken veya bürokrasiye takılırken, Filo Denizcilik'e aynı hat izni hangi kriterlere göre verilmiştir? Şirket ortaklarının siyasi bağlantıları ve verilen istisnai vatandaşlık kararları bu izin süreçlerinde etkili olmuş mudur?
4. 30 Ağustos günü kötü hava şartlarına rağmen geminin çıkışına kim ya da kimler izin vermiştir? Engele rağmen çıkış izninin değiştirilmesinde hangi yetkilinin talimatı bulunmaktadır?
5. Soruşturma yalnızca liman görevlileri ve mürettebat ile mi sınırlı tutulacaktır, yoksa filoyu oluşturan 25-50 yaş arası hurda niteliğindeki gemilerle yolcu taşıyan Filo Denizcilik ve Çağrı Lojistik'in yönetim kurulu üyeleri ile Bakanlık bürokratları da soruşturmaya dâhil edilecek midir?
6. Şirketin bilet sözleşmelerine koyduğu "sorumsuzluk kayıtları" kamu idaresi tarafından nasıl denetlenmektedir? Piyasalaştırılan ve özel şirketlerin kâr hırsına terk edilen deniz taşımacılığında yolcu ve mürettebat güvenliğini sağlamak adına Bakanlığınızca hangi acil önlemler alınacaktır?