TBMM
HALKLARIN EŞİTLİK VE DEMOKRASİ PARTİSİ
GRUP BAŞKANLIĞI
Sayı : 20660
Tarih : 20.10.2026

10/4798

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Türkiye'de deniz yoluyla yolcu ve yük taşımacılığında can ve seyir emniyetinin mevcut durumunun, son yıllarda meydana gelen deniz kazalarının nedenlerinin, Türkiye bayraklı gemilerin denetim, bakım, sörvey ve sefere elverişlilik süreçlerinin etkinliğinin, gemi insanlarının çalışma koşullarının, acil durum ve arama-kurtarma kapasitesinin, deniz kazalarının çevresel sonuçlarının, kaza incelemeleri sonucunda verilen emniyet tavsiyelerinin uygulanma düzeyinin ve benzer kazaların önlenmesi için alınması gereken tedbirlerin belirlenmesi amacıyla Anayasa'nın 98'inci ve Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğü'nün 104 ve 105'inci maddeleri uyarınca Meclis araştırması açılmasını arz ve teklif ederiz.

Serhat EREN

Diyarbakır Milletvekili

GEREKÇE

Türkiye'de deniz yoluyla yük, yolcu ve araç taşımacılığının ulaştırma sistemi içerisindeki ağırlığı giderek artmaktadır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre 2025 yılında Türkiye limanlarında 553 milyon 268 bin ton yükün yükleme, boşaltma ve aktarma işlemleri gerçekleştirilmiş, kabotaj hatlarında yaklaşık 119 milyon yolcu ile 9 milyon 600 bin araç taşınmıştır. Deniz taşımacılığının ulaştığı bu ölçek, yolcuların ve gemi insanlarının can güvenliği ile seyir emniyetinin etkili ve sürekli bir denetim sistemiyle güvence altına alınmasını zorunlu kılmaktadır.

Son günlerde art arda meydana gelen iki ağır deniz kazası, deniz taşımacılığındaki emniyet ve denetim mekanizmalarının bütünlüklü biçimde değerlendirilmesi ihtiyacını yeniden gündeme getirmiştir. 30 Ağustos 2026 tarihinde Girne-Taşucu seferini gerçekleştiren Filo Jet isimli yolcu gemisi, Girne Limanı'ndan ayrıldıktan kısa süre sonra su alarak alabora olmuş, kazada can kayıpları yaşanmış ve çok sayıda kişi kaybolmuştur. 2 Eylül 2026 tarihinde ise Silivri açıklarında iki Türkiye bayraklı ticari geminin çatışması sonucunda Tuğberk İmamoğlu isimli gemi batmış ve gemide bulunan 10 mürettebatla irtibat kesilmiştir. Her iki kazaya ilişkin adli ve teknik incelemeler devam ettiğinden kazaların nedenlerine ilişkin kesin değerlendirmelerin inceleme sonuçları üzerinden yapılması gerekmektedir.

Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezinin verileri, deniz kazalarının son olaylarla sınırlı olmadığını göstermektedir. 2020-2024 yılları arasında 573 deniz kazası ve olayı kayıtlara geçmiş, bunların 63'ü çok ciddi, 274'ü ciddi deniz kazası olarak sınıflandırılmıştır. Aynı dönemde 148 makine veya dümen arızası, 123 çatma veya çatışma ve 120 iş kazası kaydedilmiştir. Kargo gemileri 402 kaza ve olayla en fazla kaydın bulunduğu gemi türü olmuştur. Bu tablo, tekrar eden kaza ve arıza türlerinin nedenlerinin, bunlara karşı alınan tedbirlerin ve benzer olayların neden önlenemediğinin araştırılmasını gerekli kılmaktadır.

Deniz kazaları tek bir nedene indirgenemeyecek niteliktedir. Geminin yapısal bütünlüğü ve su geçirmezliği, stabilitesi, makine ve dümen sistemleri, seyir ekipmanları, bakım ve kuru havuzlama geçmişi, yükleme koşulları, hava ve deniz şartları, köprüüstü organizasyonu, personelin yeterliliği ve çalışma koşulları, işletmenin emniyet yönetimi ile denetim ve sörvey süreçleri birbiriyle ilişkili unsurlardır. Bu nedenle kazalardan sonra yalnızca bireysel kusurun belirlenmesi, kazayı mümkün kılan teknik, idari ve çalışma yaşamına ilişkin koşulların ortaya çıkarılması açısından yeterli olmamaktadır.

Türkiye bayraklı gemiler bayrak devleti denetimleri, sörveyler, klas kontrolleri ve program dışı denetimler dahil farklı kontrol mekanizmalarına tabidir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 2025 yılında ulusal sefer yapan 583 Türkiye bayraklı gemiye program dışı denetim gerçekleştirildiğini açıklamıştır. Ulusal sefer yapan kuru yük gemileri için 2024 yılından itibaren, yolcu ve araç taşımacılığı yapan gemiler için ise 2025 yılının son çeyreğinden itibaren ilave Durum Değerlendirme Denetimleri uygulanmaya başlanmıştır. İlave denetim modellerine neden ihtiyaç duyulduğunun, bu denetimlerde hangi eksikliklerin tespit edildiğinin, eksikliklerin giderilip giderilmediğinin ve kaç geminin seferden men edildiğinin ortaya konulması gerekmektedir.

Bir geminin gerekli sertifikalara sahip olması ile teknik ve yapısal açıdan güvenli biçimde işletilmesi arasındaki ilişkinin denetim süreçlerinde ne ölçüde kurulabildiği de araştırılması gereken başlıklardan biridir. Gemilerin gövde ve yapısal bütünlüğü, su geçirmezliği, can kurtarma donanımları, makine ve seyir sistemleri, kuru havuzlama ve bakım geçmişi ile daha önce geçirdiği kazalar ve onarımların sonraki sörveylerde nasıl değerlendirildiği can ve seyir emniyeti açısından önem taşımaktadır. Özellikle ciddi hasar görmüş gemilerin yeniden sefere kabul süreçleri ile klas ve yetkilendirilmiş kuruluşların gerçekleştirdiği kontrollerin kamu otoritesi tarafından nasıl denetlendiğinin açıklığa kavuşturulması gerekmektedir.

Deniz emniyetinin bir diğer boyutu gemilerde çalışan personelin çalışma koşullarıdır. Uluslararası denizcilik kuralları, vardiya tutan ve geminin güvenli işletilmesinden sorumlu personelin yorgunluğunun seyir emniyetini tehlikeye düşürmemesi amacıyla çalışma ve dinlenme sürelerine ilişkin standartlar öngörmektedir. Gemi insanlarının fiili çalışma süreleri, gemilerdeki personel sayısının iş yüküne uygunluğu, vardiya düzenleri, dinlenme kayıtlarının fiili çalışma düzenini yansıtıp yansıtmadığı ve bu kayıtların denetimi teknik kontroller kadar önem taşımaktadır. Kazaların "insan hatası" olarak tanımlandığı durumlarda, söz konusu hatanın ortaya çıkmasına neden olabilecek çalışma ve vardiya koşullarının da incelenmesi gerekmektedir.

Kazanın meydana gelmesinden sonraki ilk dakikalar da can kaybının önlenmesi açısından belirleyicidir. Gemilerde alarm ve haberleşme sistemlerinin çalışır durumda olması, yeterli ve kullanılabilir can kurtarma araçlarının bulunması, personelin acil durum eğitimlerinin ve tatbikatlarının düzenli yapılması, geminin terk edilmesi gereken durumlarda yolcu ve mürettebatın güvenli tahliyesi ile arama-kurtarma birimlerinin olaya zamanında ve yeterli kapasiteyle müdahale edebilmesi can güvenliğinin temel unsurlarıdır. Özellikle çok kısa sürede su alan veya batan gemilerde mevcut tahliye ve can kurtarma sistemlerinin gerçek koşullarda ne ölçüde işlevsel olduğunun değerlendirilmesi gerekmektedir.

Deniz kazalarının sonuçları can ve mal kaybıyla da sınırlı kalmamaktadır. Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi kayıtlarına göre 2020-2024 döneminde bildirilen deniz kazası ve olaylarının bir bölümünde çevre kirliliği meydana gelmiştir. Batan veya ağır hasar gören gemilerde bulunan yakıt, yağ ve taşınan yükler deniz ekosistemleri açısından risk oluşturabilmektedir. Batıklardan kaynaklanabilecek kirliliğin izlenmesi, önlenmesi ve meydana gelen kirliliğe hızlı müdahale edilmesi için mevcut kapasitenin de deniz emniyetinin bir parçası olarak değerlendirilmesi gerekmektedir.

Kazalardan sonra yürütülen emniyet incelemelerinin temel amaçlarından biri benzer olayların tekrarını önleyecek sonuçlar üretmektir. Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi verilerine göre 2020-2024 yılları arasında tamamlanan deniz kazası incelemeleri sonucunda toplam 169 emniyet tavsiyesi oluşturulmuştur. Bu tavsiyeler arasında emniyetli çalışma ve eğitim, mevzuat, prosedürler, gözetim, risk değerlendirmesi, sertifikasyon, sörvey, koordinasyon ve şirket organizasyonu gibi farklı alanlara yönelik düzenlemeler bulunmaktadır. Verilen tavsiyelerin hangi ölçüde uygulandığı, uygulanmayan tavsiyelerin nedenleri ve geçmiş kaza raporlarında tespit edilen sorunların sonraki kazalarda tekrar edip etmediği kamuoyunun denetimine açık biçimde ortaya konulmalıdır.

Deniz kazalarından sonra sorumluların belirlenmesi kadar, kazayı mümkün kılan koşulların gemi sefere çıkmadan önce neden tespit edilemediğinin ve geçmiş kazalardan çıkarılan sonuçların sonraki kazaları önlemek amacıyla ne ölçüde uygulandığının ortaya çıkarılması gerekmektedir. Deniz taşımacılığının hacmi büyürken can ve seyir emniyetinin kazadan sonra yürütülen adli soruşturma ve arama-kurtarma faaliyetlerine bırakılmaması, risklerin önceden belirlenerek ortadan kaldırılması gerekmektedir.

Bu nedenlerle Türkiye'de deniz taşımacılığında can ve seyir emniyetinin mevcut durumunun, son yıllarda meydana gelen kazaların nedenlerinin ve tekrar eden kaza türlerinin, gemilerin denetim, bakım, kuru havuzlama, klas, sörvey ve sefere elverişlilik süreçlerinin, ciddi hasar görmüş gemilerin yeniden sefere kabul koşullarının, gemi insanlarının çalışma ve dinlenme düzeninin, acil durum ve tahliye sistemlerinin, arama-kurtarma kapasitesinin, deniz kazalarının çevresel etkilerinin, kaza inceleme sisteminin ve geçmiş incelemelerde verilen emniyet tavsiyelerinin uygulanma düzeyinin bütün yönleriyle araştırılması ve benzer facialarının önlenmesi için alınması gereken tedbirlerin belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılması gerekmektedir.

1	MERAL DANIŞ BEŞTAŞ	ERZURUM	
2	ÇİÇEK OTLU	İSTANBUL	
3	HAKKI SARUHAN OLUÇ	ANTALYA	
4	HALİDE TÜRKOĞLU	DİYARBAKIR	
5	ÖZGÜL SAKİ	İSTANBUL	
6	AYŞEGÜL DOĞAN	ŞIRNAK	
7	MEHMET RÜŞTÜ TİRYAKİ	BATMAN	
8	ZÜLKÜF UÇAR	VAN	
9	KAMURAN TANHAN	MARDİN	
10	HÜSEYİN OLAN	BİTLİS	
11	SEVİLAY ÇELENK	DİYARBAKIR	
12	YILMAZ HUN	IĞDIR	
13	ÖZNUR BARTİN	HAKKARİ	
14	ÖMER ÖCALAN	ŞANLIURFA	
15	NEJLA DEMİR	AĞRI	
16	FERİT ŞENYAŞAR	ŞANLIURFA	
17	CEYLAN AKÇA CUPOLO	DİYARBAKIR	
18	İBRAHİM AKIN	İZMİR	
19	KEZBAN KONUKÇU	İSTANBUL	
20	MAHMUT DİNDAR	VAN	