

## Türkiye'deki Deniz Kazaları Üzerine Bir Değerlendirme: Dumlupınar Faciası Örneği

*Maritime Accidents in Turkey an Evaluation on it: The Case of the Dumlupınar Disaster*

### ÖZET

Bu çalışmada Türk tarihinde unutulmaz izler bırakan deniz kazaları incelenmektedir. Deniz kazaları; yaşanması arzu edilmeyen, gerçekleştiğinde can kayıpları başta olmak üzere, maddi kayıplara sebep olan ve aynı zamanda çevreye de zarar veren olaylar olarak tanımlanmaktadır. Dünyanın farklı coğrafyalarında farklı dönemlerde büyük can ve mal kayıplarına neden olan deniz kazaları yaşanmıştır. Dünya ve Türkiye tarihinde yaşanan sivil ve askeri gemiler kaynaklı deniz kazalarına değinecek bu araştırmanın evrenini deniz kazaları oluştururken; örneklem olarak ise "Dumlupınar Faciası" seçilmiştir. Dumlupınar denizaltısının yaşadığı kaza Türk tarihindeki en acı hadiselerden biri olmuştur. Araştırmada Dumlupınar örneği üzerinden Türkiye'nin denizaltı tarihi de değerlendirilmiştir. Sonuç kısmında tarihimizdeki bu tarz elim hadiselerin sebeplerinin araştırılmasının ve yorumlanmasının, denizcilik alanındaki önemli gelişmelere ve ilerlemelere katkı sağlayabileceğine dikkat çekilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Deniz Kazaları, Denizaltı, Dumlupınar Faciası, Türkiye

### ABSTRACT

In this study, maritime accidents that have left important memories in Turkish history are examined. Marine accidents are defined as events that are undesirable to experience, which cause material losses, especially loss of life when they occur, and which also cause damage to the environment. There have been accidents that caused great loss of life and property in different periods in different geographies of the world. While marine accidents constitute the universe of this research, which will address the marine accidents caused by civilian and military ships experienced in the history of the world and Turkey; the "Dumlupınar Disaster" was chosen as an example. The accident of the Dumlupınar submarine has been one of the painful events in Turkish history. In the research, the submarine history of Turkey was also evaluated on the Dumlupınar sample. In the conclusion section, it was pointed out that the investigation and interpretation of the causes of such unfortunate events in our history can contribute to important developments and advances in the field of maritime affairs.

**Keywords:** Maritime Accidents, Submarine, Dumlupınar Disaster, Turkey

### GİRİŞ

Yeryüzünün yaklaşık olarak üçte ikisini kaplayan denizler, insanlığın ilk zamanlarından itibaren çeşitli amaçlarla kullanılmıştır. İnsanoğlunun denizlerdeki ilk amacı beslenmek, denizlerden zamanla ulaşım maksadının yanında ticaret ve daha sonraları enerji kaynaklarının keşfi ile nakil ve iletişim gibi farklı alanlarda yararlanılmıştır. Denizler insanların yaşam alanlarına gelebilecek saldırıları önlemek için savunma amacıyla askeri anlamda da kullanılmıştır (Acer & Kaya, 2015, s. 191-192). Tarih boyunca yaşanan siyasi, ekonomik ve sosyal gelişmeler için yapılan araştırmalardan deniz alanlarını ayrı tutmak adeta imkânsızdır. Denizler, medeniyetler geliştikçe ve devletler oluştuğça bir çatışma, iş birliği ve düzen alanları haline gelmiştir.

Uluslararası anlamda deniz güvenliğinin bir sorun haline gelmesi ve bu doğrultuda ilk düzenlemelerin yapılması, eski bir suç olan korsanlık düzenlemeleri dışında, yakın dönemde başlamıştır (Şahin, 2021). Geniş cepheli olarak yaşanan Birinci ve İkinci Dünya Savaşları'nda denizlerin kullanımı artmış, gemilerle askeri nakiller yapılırken, denizaltıların da kullanılması yaygınlaşmıştır. Denizaltı tarihinde ise başarı sağlayan ilk denizaltı "The CSS Hunley'dir." The CSS Hunley, 1864 yılında bir gemiyi batırmak amacıyla düzenlediği saldırıda içindeki sekiz mürettebatı ile batmıştır (Türkoğlu, 2021).

Deniz kazaları ile ilgili yapılan araştırmalarda birçok farklı yöntem kullanılmaktadır. Kazaların nedenlerini ve sonuçlarını tespit etmek amacıyla; hata ağacı analizi, riski ağacı yöntemi, olay ağacı analizi vb. gibi analiz yöntemleri kullanılmaktadır. Shell modeli ve işlevsel birleştirme analiz yöntemi gibi yöntemler insan kaynaklı sebepleri saptamaya yönelik analizlerken; Bayes Ağları ve Coğrafi Bilgi Sistemleri analizleri risk durumunu saptamaya yönelik analizlerdir (Olgaç, 2021).

Türk tarihinde deniz araçlarının kullanımı yüzlerce yıla dayanmaktadır. Bu araştırmada deniz kazalarının uluslararası hukuka göre düzenlemelerine değinildikten sonra, Türk ve dünya deniz tarihindeki deniz kazaları incelenerek, Dumlupınar Faciası üzerinden değerlendirilecektir. Türk tarihindeki acı olaylardan biri olan ve iz bırakan bu hadiseyi incelemek bu araştırma açısından temel amaçtır.

**Furkan Batur**<sup>1</sup> 

### How to Cite This Article

Batur, F. (2023). "Türkiye'deki Deniz Kazaları Üzerine Bir Değerlendirme: Dumlupınar Faciası Örneği", International Academic Social Resources Journal, (e-ISSN: 2636-7637), Vol:8, Issue:49; pp:2678-2683. DOI: <http://dx.doi.org/10.29228/ASRJOURNAL.69631>

Arrival: 24 March 2023  
Published: 31 May 2023

Academic Social Resources Journal is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

<sup>1</sup> Yüksek Lisans Öğrencisi, Bahçeşehir Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Deniz Siyaseti ve Stratejileri, İstanbul, Türkiye

## ULUSLARARASI HUKUKA GÖRE DENİZ KAZALARI

Uluslararası hukuk, bağımsız devletler başta olmak üzere uluslararası toplumun üyeleri olan örgütlerin ve kurumların da içinde olduğu uluslararası sistemde, ikili ve çoklu ilişkileri düzenleyen hukuk kurallarıdır. Uluslararası hukuk kuralları, yirminci yüzyılın başları itibarıyla yaşanan savaşlar, Sovyetlerin kurulması ve özellikle İkinci Dünya Savaşı sonrası sömürge devletlerin bağımsızlıklarını ilan etmesi ve yaşanan ideolojik kutuplaşmalar gibi faktörler sebebiyle teorik ve pratik olarak bu yüzyılda şekillenmiştir. On dokuzuncu yüzyıl öncesinde ise; bağımsız devlet dışı aktörlerin yok sayılması ile uzun yıllarca uluslararası hukuk, devletlerarası hukuk şeklinde ilerlemiştir (Sönmezoğlu, 2010).

Uluslararası hukuka göre bir devletin ülkesi üç boyutlu olarak kara, deniz ve hava bölümlerinden oluşmaktadır (Aksar, 2015). Uluslararası deniz hukuku, teamül hukuka temeline dayanan ve teamül kurallarının iki temel aşaması ile yazılı hale getirilmesi olarak tanımlanmaktadır. Temeli 1958 yılında imzalanan Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmeleri'ne dayanır ve 1982 yılında toplanan deniz hukuku konferansı ile uluslararası deniz hukuku kuralları oluşmuştur (Küttükçü, 2016). Deniz hukuku bakımından Birleşmiş Milletler'in düzenlediği konferanslar önem taşımış olsa da, resmi olarak 1858 yılında Cenevre'de başlayan birinci konferansın ardından, 1960 yılında ikinci konferans toplanmış ve neticelendirilememiş; 1973 yılında başlayarak 1982'de sona eren üçüncü konferans Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi kabulü ile sonuçlandırılmış ve sözleşme 1994 yılında tek bir belge halinde yürürlüğe girmiştir (Karapınar, 2015).

Deniz kaza ve olaylarını inceleme yönetmeliğine göre deniz kazası, "Bir geminin operasyon ve faaliyetleriyle bağlantılı olarak gerçekleşen ve bir kişinin ölümü ya da yaralanması veya gemi üzerindeyken kaybolması; geminin kaybolması, batması veya kaza sebebiyle terk edilmesi; bir başka gemiyle çarpışması, karaya oturması gibi sebeplerle maddi kayıpların ortaya çıkması ve hasardan kaynaklı çevre kirliliğinin oluşması; şeklinde olay veya olaylar silsilesi" şeklinde tanımlanmaktadır (Deniz Kaza ve Olaylarını İnceleme Yönetmeliği, 2022). Deniz kazaları, ortaya çıkan maddi hasarlar yanında, ciddi can kayıplarına ve çevre kirliliğine sebep olan, bazı durumlarda ise ekonomik faaliyetleri durma noktasına getiren hadiselerdir.

Denizlerde yaşanan kazaların incelenmesinde ve araştırılmasında temel amaç, deniz seyrüsefer güvenliğinin sağlanması ve buna yönelik tedbirler alınmasıdır. Kazaların tam anlamıyla engellenmesi mümkün olmasa da zararların en az seviyeye indirilmesi amaçlanmaktadır (Demir, 2016). Denizcilik konusunda iş birliğini sağlamak ve sorunları çözümlenmek amacıyla kurulan Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO), bu noktada amaçlarından biri de deniz işlerinde mal ve can güvenliğini sağlamak ve verimli çalışma bakımından en yüksek standartların kabulünü desteklemektir (Hasgüler & Uludağ, 2012).

## TÜRKİYE'DE VE DÜNYADA DENİZ KAZALARI

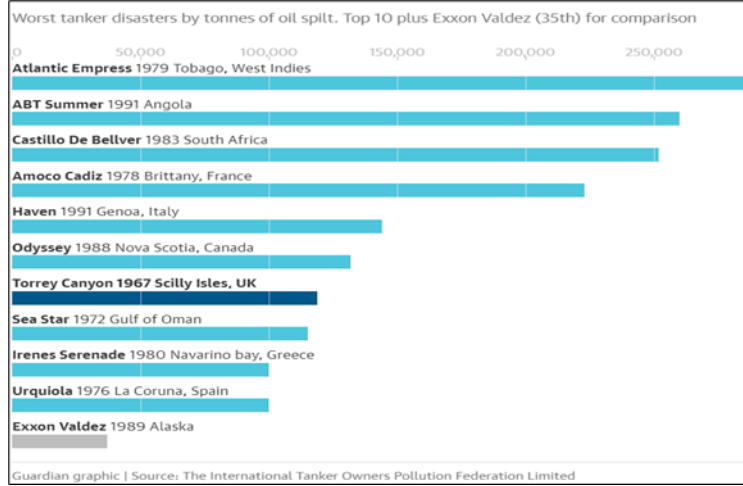
### Dünyada Deniz Kazaları

Dünyanın çeşitli coğrafyalarında, birçoğu yakın tarihlerde olmak üzere, çok sayıda deniz kazası yaşanmış ve meydana gelen kazalar yüksek sayılarda can kaybı ile sonuçlanmıştır. Dünya tarihindeki ilk deniz kazası olarak M.Ö 256 yılındaki Pön Savaşları gösterilmekte ve savaş sırasında doksan bine yakın Roma askerinin Akdeniz'de fırtınaya yakalanarak, yok olduğu düşünülmektedir (Anadolu Ajansı, 2022). Yakın tarihimizde ise 1912 yılındaki Titanic, 1963 yılında Lakonia gemi kazası, 1967 yılında deniz kirliliğine sebep olan Torrey Canyon olayı, 1978 yılında yine kaydedilmiş en büyük deniz kirliliğine neden olan Amaco Cadiz, 1989'da Exxon Valdez tanker kazası, 1994 yılında Estonia isimli geminin Baltık Denizi'nde batması, 1999 yılında MV ERIKA tanker kazası, 2002 yılında Prestige tankeri olayı, 2007 yılındaki MSC Napoli isimli konteynır tankerinin batması ve 2008 yılında Princess of The Stars kazası yaşanmıştır (Gökçek, s. 5-10).

Dönemin insan yapımı en büyük ve lüks gemisi olarak görülen, yüksek güvenlik ve teknolojik özellikleri ile donatılmış, on altı su geçirmez bölmesi olan RMS Titanic gemisi ilk yolculuğunda; 1912 yılının Nisan ayında, Atlantik'te Kanada'nın Newfoundland kenti yakınlarında, bir buzdağına çarparak batmıştır. Birçok yazara, senariste, hikâyelere konu olan ve asla batmaz inancı ile inşa edilen bu geminin kazasında, bin beş yüzden fazla kişi hayatını kaybetmiştir (Nationalgeographic, 2022). İki bin iki yüz kişiyi aşkın yolcu ve mürettebatın, yedi yüz kişi kurtarılmıştır. Bu deniz felaketi, buzdağlarına karşı gemileri uyaracak yeni sistemlerin geliştirilmesi ve yolcu güvenliğini arttıracak yeni düzenlemelerin oluşturulması gibi birtakım uluslararası antlaşmalara zemin hazırlamıştır.

19 Aralık 1963 tarihinde, on bir gün sürecek bir gezi için, Yunan yolcu gemisi TSMS Lakonia bin yirmi iki yolcu ve mürettebatı ile Southampton'dan ayrılmıştır. Üç gün sonrasında gemide başlayan yangın kısa sürede yayılmış ve yüz yirmi sekiz kişi hayatını kaybetmiştir. Ölümünün bir kısmı yangında gerçekleşirken, bazıları gemiyi terk ederken yaşanan kazalarla ve denizde boğulma gibi sebeplerle gerçekleşmiştir. Felaket sonrası yapılan soruşturmada komisyon üyeleri, yolculara gemiyi terk etme emrinin geç verildiği ve mürettebatın güverte üzerindeki operasyonları denetlemediği gibi aksaklıklara sebebiyet veren gemi subaylarından sekiz kişiyi ihmalîlikle suçlamışlardır (Nostalgiacentral, 2023).

1994 yılında M/S Estonia gemisi, sekiz yüz kişilik İsveçli yolcu ve büyük bir kısmı Estonyalı yüz seksen altı mürettebatı ile hareket ettikten sonra tarihin en büyük deniz felaketlerinden biri olarak batmıştır. Sekiz yüz elli iki kişinin hayatını kaybettiği kazanın nedeninin bir çarpışma veya patlamadan ziyade, hatalı bir pruva kapısından kaynaklandığı iddia edilmektedir (Henley, 2023). 2008 yılında yaşanan Princess of The Stars gemi kazasında, gemide bulunan sekiz yüz kırk dokuz kişinin otuz ikisi hayatta kalırken, iki yüz yirmi yedi kişi hayatını kaybetmiş ve beş yüz doksan iki kişi kaybolmuştur. (The Maritime Executive, 2019). Deniz kazaları aynı zamanda deniz kirliliğine de sebep olmaktadır. Torrey Canyon, Amoco Cadiz, Exxon Valdez, Prestice gibi gemilerin sebep olduğu tanker kazalarının yarattığı kirliliğin izleri uzun yıllar devam etmiştir.



Şekil 1: Dünyada Tanker Kazaları

Kaynak: <https://www.theguardian.com/environment/2017/mar/18/torrey-canyon-disaster-uk-worst-ever-oil-spill-50th-anniversary>

## Türkiye’de Deniz Kazaları

Türkiye tarihindeki deniz kazalarına, sivil ve askeri gemilerin ulusal ve uluslararası karasularda gerçekleştirdiği kazalar örnek olarak gösterilebilmektedir. Sivil gemi kazası olarak Türkiye tarihinin en acı kazalarından biri, 1958 yılında meydana gelen Üsküdar Faciası’dır. İki yüz yetmiş iki kişinin hayatını kaybettiği kazadan yalnızca kırka yakın kişi kurtarılabilmektedir. İzmit ile Gölçük arasında sefer yapan Üsküdar isimli geminin yolcularının çoğunluğu öğrencilerden oluşurken, büyük kısmı ahşap olan gemi fırtınaya yakalanmış, kaptan köşkü uçmuş ve yan yatmıştır. Gölçük donanma komutanlığından yardıma gelen denizaltı ve savaş gemileri ile yolcuların yalnızca küçük bir kısmı kurtarılmıştır (Denizcilikdergisi, 2021). 1957 yılında İzmir Körfezi’nde MV İzmir yolcu gemisinin Howell Lukes şilebi ile çarpışması sonucunda beş kişi hayatını kaybetmiştir. 1966 yılında, iki Sovyet tankeri Dolmabahçe açıklarında çarpışmış ve çarpışma sonrasında Karaköy İskeleyi ile Kadıköy vapuru yanmıştır. 1979 yılında ise Yunan şilebiyle Rumen tankeri çarpışmış ve elli bir denizci hayatını kaybetmiştir. Bu kaza, doksan altı bin tona yakın ham petrolün denize akması ile sonuçlanmıştır (Akyazı, 2020).

Türk karasuları ve uluslararası karasularda askeri gemilerimizin yaşadığı en acı veren kazalar, Ertuğrul Fırkateyni ve Dumlupınar Faciası’dır. Sultan Abdülaziz döneminde siparişi verilen fırkateyn, 1887 yılında Japon İmparatoru yeğeninin Sultan II. Abdülhamit’i ziyaretinin ardından, iade-i ziyaret için 1889 yılında yola çıkmıştır. Yaklaşık olarak bir yıllık uzun bir yolculuğun ardından, Japonya’ya varan fırkateyn, üç ay Japonya’da kaldıktan sonra; Japon yetkililerin tayfun uyarısına rağmen yola çıkmış ve Kuşimoto açıklarında tayfuna yakalanarak kayalıklara çarpmış, bu kazadan yalnızca altmış dokuz denizci sağ olarak kurtulabilmektedir. Kazadan sonra Türk-Japon kardeşliği pekişmiş ve Japonya’da Ertuğrul Fırkateyni için bir anıt inşa edilmiştir (Denizcilikbilgileri, 2022).

Dumlupınar Faciası ise hem bir denizaltı kazası olması hem de Türk denizcilik tarihinde Ertuğrul’dan sonra derin izler bırakan en büyük deniz faciası olması yönüyle bu makalede detaylı olarak incelenmiştir. Bu açıdan denizin altında ve üstünde gidebilen, savaş ve araştırma maksadıyla kullanılan deniz araçları olarak adlandırılan denizaltıların tarihine bakmak faydalı olacaktır. Denizaltılar yirminci yüzyılın büyük savaşlarında ve soğuk savaş döneminde etkili bir saldırı aracı haline gelmiştir. Günümüzde ekonomileri içinde askeri savunma sanayiye oldukça önemli paylar bırakan devletlerin, denizaltılara büyük yatırımlar yaptığını söylemek yanlış olmayacaktır.

Geçmişe dönerek, denizaltı tarihine bakmak gerekirse; 1776 yılındaki Amerikan Bağımsızlık Savaşı’nda İngiliz deniz güçleri ile mücadele edemeyen Amerikalılar; alternatif yolları düşünmeye başlamıştır. Bu doğrultuda denizin altından giderek, gemiye bomba yerleştirip, geri dönmesi planlanan, sınırlı bir havaya sahip ahşap küre oluşturulmuş ve bu mekanizma her ne kadar başarısız olsa da tarihin savaşta kullanılan ilk denizaltısı olmuştur (National Geographic, 2022). On sekizinci yüzyıl öncesi denizaltı yapımı ile ilgili de farklı görüşler literatürde yer almaktadır.

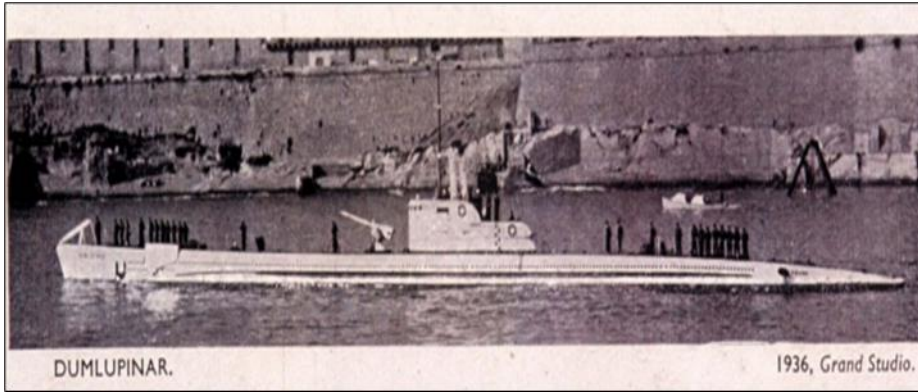
## DUMLUPINAR FACİASI

1719 yılında Sultan III. Ahmet'in çocukları için düzenlenen sünnet düğününde, Haliç kıyısında sefa yapanların bakışları arasında denizden timsah şeklinde bir araç görünmüş ve böylece tarihimizde ilk kez denizaltıların kullanılması fikri saray mimarı İbrahim Efendi ile ortaya çıkmıştır (Çelik, 2008). İbrahim Efendi'nin denizaltı tasarımı, ilk denizaltı olarak kabul edilmektedir. Türklerin denizaltıyı ilk kez savaşlarda kullanma düşüncesi ise, II. Abdülhamit'in emriyle, Yunanistan'ın iki denizaltı alma girişimi neticesinde ortaya çıkmış ve 1886-1887 yıllarında İsveç yapımı denizaltılar denize indirilmiş; Abdülhamit ve Abdülmecid isimleriyle 1888 yılında donanmaya katılmıştır (Baş, 2005).

1900'lü yılların başından itibaren Osmanlı yönetimin çok sayıda denizaltı satın alma girişimi olmuştur. Orduda görevli komutanlar yurtdışına gönderilmiş, gerekli eğitimler almış ancak Birinci Dünya Savaşı başlayınca Fransa'dan alınacak denizaltılar alınamamış; müttefik Almanya'nın söz verdiği on adet denizaltı da savaş sebebiyle teslim edilememiştir (Denizaltici.com, 2022). Cumhuriyet döneminde de denizcilik alanında önemli gelişmeler yaşanırken, denizaltı alınması yönünde girişimler olmuştur.

1930'lu yılların sonuna doğru ilk Türk denizaltıları suya inerken; Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk Başbakan Celal Bayar'a dört denizaltının isimleri ile ilgili şu yazıyı bildirmiştir: "Saldıray, Batıray, Atılay, Yıldırıy. Bunların manalarını izaha bile hacet olmadığı kanaatindeyim. Manaları, som Türkçe olan bu kelimelerin kendisindedir; yani saldıran, batıran, atılan, yıldırın." (Türkiye Cumhuriyeti Milli Savunma Bakanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2022). Bu denizaltılarımızdan TCG Atılay, 1939 yılından üç yıl sonrasında, Birinci Dünya Savaşı'ndan kaldığı düşünülen bir mayına çarparak, batmış; Türk tarihinde batan ilk denizaltı olarak yerini almıştır (Denizcilikbilgileri, 2022).

1944 yılında ABD'de üretilen, şnorkel sistemine sahip denizaltı "Blower", İkinci Dünya Savaşı'nda sonra Marshall yardımları kapsamında Türkiye'ye devredilmiş ve Dolmabahçe'de Yavuz zırhlısının top atışlarıyla karşılanmıştır (1953 Dumlupınar Faciası- Dumlupınar Denizaltısı (tr.gg), 2022). 1-3 Nisan 1953 tarihleri arasında Ege Denizinde gerçekleştirilecek NATO deniz tatbikatına Türkiye I. İnönü ve Dumlupınar denizaltılarıyla katılmıştır (Çoban, 2015). NATO tatbikatını bitirmiş Dumlupınar denizaltısı, 3 Nisan'ı 4 Nisan'a bağlayan gece yarısı, saat iki civarında, Nara Burnu açıklarında seyreden İsveç bandıralı "Naboland" gemisi ile çarpışmış ve çarpışma sonucunda köprünün üstündeki sekiz asker savrulurken, denizaltında yer alan seksen bir asker "Vatan Sağ Olsun" sözleriyle can vermiştir (TRTHaber, 2022).



Şekil 2: Dumlupınar Denizaltısı (1936 yılına ait bir görsel)

Kaynak: <https://www.trthaber.com/haber/gundem/dumlupinar-denizaltisi-65-yil-once-81-murettebatiyla-batti-358719.html>

## DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Türk tarihinde denizcilik alanında atılan adımlar, Osmanlı'nın son dönemlerinde başlayarak günümüze kadar devam ederken; Türk Deniz Kuvvetleri dünyanın sayılan donanmaları arasında yer almaktadır. Üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye coğrafyasında, denizcilik alanındaki çalışmalar gittikçe daha da önem kazanmaktadır. Dünya ve Türk tarihindeki deniz kazaları üzerinden yola çıkan bu çalışmada, savaşlarda çok önemli bir güç olan denizaltılar ile Türklerin tanışması ve bu alanda atılan adımlar incelenerek, "Dumlupınar Faciası" örneği üzerinden bir inceleme yapılmıştır.

Literatürde denizaltılar ile ilgili önemli çalışmalar yer almaktadır. Bu araştırma kapsamında denizaltıların teknik, mühendislik alanındaki gelişmelerinden ziyade, tarihsel analiz yöntemi ile yaşanan kazalar değerlendirilmiştir. Türk tarihindeki önemli deniz kazalarından biri olarak kabul edilen, hikâyeleri pek çok belgesele konu olan, "Ah bir ataş ver..." dizeleriyle başlayan türküye anlam veren bu hadisenin incelenmesi ile denizcilik alanında literatüre katkı sağlanması hedeflenmiştir.

Bu doğrultuda tüm deniz kazalarında olduğu gibi denizcilik alanında kaza sebepleri incelendiğinde insan sebepli faktörlerin ön planda olduğu görülmektedir. Dumlupınar örneğinde de görüldüğü üzere, daha önceden yaşanan

kazalara benzer kazaların yaşanma ihtimali her zaman olacaktır. Ancak kaza sayısını minimuma indirmek, zararların etkisini azaltmak ve tarihimizdeki önemli olayları unutmuyarak, bazı derslerin çıkarılması önem taşımaktadır. Bu inceleme kapsamında yapılan araştırmada, bu tarz kazalarda bazı ihmallerin olduğu saptanmıştır. Aynı zamanda Türk Deniz Kuvvetleri, Dumlupınar isminin verildiği üç denizaltının da kaza yapması sonrası bir daha bu isimle bir denizaltı donanmaya dâhil etmemiştir.

## KAYNAKÇA

1953 Dumlupınar Faciası- Dumlupınar Denizaltısı (tr.gg). (2022, Şubat 14). Dumlupınar Faciası/Dumlu.net adresinden alındı

Acer , Y., & Kaya, İ. (2015). Uluslararası Hukuk. Ankara: Seçkin.

Aksar, Y. (2015). Uluslararası Hukuk I . Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Akyazı, H. (2020). Afetler Tarihi. Afetler Tarihi. Ankara.

Anadolu Ajansı. (2022, Şubat 16). (Tarihin en büyük deniz kazaları (aa.com.tr) adresinden alındı

Baş, E. (2005, Kasım). denizmuzesi.dzkk.tsk.tr:

<https://denizmuzesi.dzkk.tsk.tr/dmk/upload/files/201611/58353045b6b44-1479880773.pdf> adresinden alındı

Çelik, Y. N. (2008, Haziran 6). Denizaltıcılarbirliği. <http://www.denizalticilarbirligi.com/db.dztarih.htm> adresinden alındı

Çoban, C. (2015). Yazılı ve Sözlü Kaynakların Anlatımı ile Turgutreisli Bir Deniz Şehidi: Emin Süzen(1931-1953). Kesit Akademi Dergisi , 91.

Demir, İ. (2016). Deniz Kazalarını ve Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği Üzerine Değerlendirmeler. Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, 879-904.

Deniz Kaza ve Olaylarını İnceleme Yönetmeliği. (2022, Şubat 15).

(<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2019/11/20191127-1.htm>) adresinden alındı

Denizaltici.com. (2022, Şubat 11). Türk Denizaltıcılık Tarihi (denizaltici.com) adresinden alındı

Denizcilikbilgileri. (2022, Şubat 10). Ertuğul Fırkateyni'nin Hazin Hikayesi | Denizcilik Bilgileri :

<https://www.denizcilikbilgileri.com/> adresinden alındı

Denizcilikdergisi. (2021, Mart 01). Denizcilikdergisi: <https://www.denizcilikdergisi.com/denizcilik-gundem-haberleri/turkiyenin-en-olumcul-kazasi-uskudar-vapurunu/> adresinden alındı

Gökçek, E. (tarih yok). Dünyada Bilinen Deniz Kazalarına Genel Bakış ve Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığına Ait Kıyı Tesislerine İlişkin Acil Müdahale Planı Ve Risk Değerlendirmesi Çalışmaları., (s. 5-10). Tekirdağ.

Hasgüler, M., & Uludağ, M. (2012). Uluslararası Örgütler. İstanbul: Alfa Yayınları.

Henley, J. (2023, 01 23). Theguardian. Theguardian: <https://www.theguardian.com/world/2023/jan/23/estonia-ferry-disaster-inquiry-backs-finding-bow-door-was-to-blame> adresinden alındı

Karapınar, N. (2015). Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Deniz Alanlarına İlişkin Bazı Kavramlar. Doğal Kaynaklar ve Ekonomi Bülteni, 13-21.

Küçük, S. (tarih yok). denizaltici.com. denizaltici.com: <http://www.denizaltici.com/submarine-history-tr.htm> adresinden alındı

Kütükçü, M. A. (2016). Uluslararası Deniz Hukuku Kapsamında Doğu Akdeniz'deki Petrol ve Doğalgaz Kaynakları ile Türkiye'nin Hukuki Durumu. Batman Üniversitesi Yaşam Bilimleri Dergisi, 81-96.

National Geographic. (2022, Şubat 12). [https://www.youtube.com/watch?v=YOVuTs\\_DSLY](https://www.youtube.com/watch?v=YOVuTs_DSLY) adresinden alındı

Nationalgeographic. (2022, Mayıs 15). Nationalgeographic: <https://education.nationalgeographic.org/resource/titanic-sinks/> adresinden alındı

Nostalgiacentral. (2023, 02 15). <https://nostalgiacentral.com/decades/events/lakonia-disaster-1963/> adresinden alındı

Olgaç, T. (2021). Deniz Kazaları ve Deniz Olaylarını İnceleme Çalışmalarında Kullanılan Analiz Yöntemleri. Deniz Taşımacılığı ve Lojistiği Dergisi, 101-112.

Şahin, K. (2021). Küresel Deniz Güvenliğine Yönelik Hukuki Tedbirler: Uluslararası Denizcilik . Elektronik Siyaset Bilimi Araştırmaları Dergisi, 31-45.

Sönmezoğlu, F. (2010). Uluslararası İlişkiler Sözlüğü. İstanbul: Der Yayınları.

- The Maritime Executive. (2019, Nisan 9). The Maritime Executive: <https://maritime-executive.com/article/case-reopened-for-princess-of-the-stars-sinking> adresinden alındı
- TRTHaber. (2022, Şubat 12). 'Vatan Sağ Olsun' Diyerek Şehit Oldular - Son Dakika Haberleri (trthaber.com) adresinden alındı
- Türkiye Cumhuriyeti Milli Savunma Bakanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı. (2022, Şubat 12). Deniz Kuvvetleri Komutanlığı - Atatürk ve Deniz (dzkk.tsk.tr) adresinden alındı
- Türkoğlu, Ö. (2021). 1942 Atılay Denizaltı Faciası. Toplum, Ekonomi Ve Yönetim Dergisi, 88-111.