

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıda yer alan soruların, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Sayın Abdülkadir URALOĞLU tarafından Anayasanın 98. ve TBMM İçtüzüğü'nün 96. ve 99. Maddeleri uyarınca yazılı olarak cevaplandırılmasını talep ederim.



Eylem Ertuğ ERTUĞRUL
Zonguldak Milletvekili

2 Eylül 2026 tarihinde saat 03.13'te, Marmara Denizi Silivri açıklarında önceden belirlenmiş rotasında seyreden *Tuğberk İmamoğlu* isimli gemi ile seperasyon hattını keserek çapraz geçiş yapan *ALSU* isimli gemi arasında feci bir çatışma (çarpışma) meydana gelmiştir. Çarpışmanın hemen ardından *Tuğberk İmamoğlu* gemisi 10 mürettebatıyla birlikte batmış; 5 Eylül 2026 tarihinde batığın yeri 720 metre derinlikte tespit edilmiştir. 14 Eylül 2026 tarihinde yalnızca 1. Kaptan Yaşar Kayhan'ın naaşı su yüzeyinde bulunmuş olup, aradan geçen 42 güne rağmen kayıp 9 denizcimize henüz ulaşılamamıştır.

Kaza anında hava ve deniz koşullarının elverişli olduğu bilinmektedir. Ancak Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne bağlı Gemi Trafik Hizmetleri (VTS/Sektör Marmara) merkezinin, *Tuğberk İmamoğlu* gemisinin AIS sisteminin kapalı olduğunu radardan veya izleme sistemlerinden fark edip zamanında pilotlama/uyarı desteği sağlamadığı, çatışma anını dahi tespit edemediği ve kazadan ancak *ALSU* gemisinin saat 03.41'de yaptığı bildirimle haberdar olduğu ifade edilmektedir. Deniz trafiği güvenliğinin yalnızca kaptanların basiretine bırakılmış olması kamuoyunda ve kazazede ailelerinde ciddi soru işaretleri yaratmıştır.

Öte yandan, arama ve kurtarma çalışmalarının su yüzeyi taramasıyla sınırlı kaldığı, 720 metre derinlikteki batıkta mürettebatın bulunabileceği yaşam mahalli ve güverte bölgelerine yönelik derin deniz müdahalesinin yapılmadığı görülmektedir. Yetkililerce ailelere derinlik sebebiyle müdahalenin zor olduğu ve ekipman yetersizliği bulunduğu sözlü olarak ifade edilmişse de, uluslararası ve ulusal tecrübeler (örneğin 1.260 metre derinlikteki F-4 uçağı, 650 metre derinlikteki Ehime Maru ve KKTC açıklarında Optimus Prime gemisiyle icra edilen derin deniz operasyonları) günümüz su altı teknolojileri, iş sınıfı ROV'lar (uzaktan kumandalı su altı araçları) ve ağır kaldırma sistemleri ile bu operasyonların yapılabilir olduğunu kanıtlamaktadır. Nitekim TPAO bünyesindeki *Mukavemet*, yerli *Optimus Prime* ile uluslararası alanda yetkin *Seven Arctic DP3* ve benzeri donanımlı platformların imkânları mevcuttur.

Ailelerin tek talebi, yakınlarının naaşlarına ulaşarak usulünce defnedilmesini sağlamak, teknik ve bağımsız bir heyet marifetiyle tüm kurtarma imkânlarının bilimsel ve şeffaf biçimde değerlendirilmesidir.

Bu bağlamda;

1)Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü bünyesindeki Gemi Trafik Hizmetleri (Sektör Marmara), çatışma öncesinde *Tuğberk İmamoğlu* gemisinin AIS (Otomatik Tanımlama Sistemi) verisinin bulunmadığını radardan neden tespit etmemiştir? İki geminin tehlikeli yaklaşması neden izlenememiş ve taraflara neden ivedi telsiz/pilotaj uyarısı yapılmamıştır?

2)Çatışma anının VTS tarafından fark edilmeyip kazadan 28 dakika sonra (03.41'de) diğer geminin bildirimiyle öğrenilmesinin gerekçesi nedir? İlgili nöbetçi personel ve vardiya amirleri hakkında başlatılmış idari veya adli bir soruşturma bulunmakta mıdır?

3)720 metre derinlikte tespit edilen enkazda, olayın gece saatlerinde gerçekleşmesi sebebiyle yaşam mahallinde bulunması muhtemel kayıp 9 mürettebat için bugüne kadar iş sınıfı (work-class) ROV veya derin deniz müdahale sistemleriyle iç mahal taraması yapılmış mıdır? Yapılmadıysa gerekçesi nedir?

4)Güvertede bulunma veya savrulma ihtimaline binaen enkaz çevresinde ayrıntılı sonar ve dip taraması gerçekleştirilmiş midir?

5)Gemi inşa ve makine mühendisleri, su altı teknolojileri/salvage uzmanları ve iş sınıfı ROV operatörlerinden oluşan bağımsız bir teknik heyet kurularak enkazın 3 boyutlu haritasının çıkarılması ve uygulanabilir müdahale senaryolarının raporlanması planlanmakta mıdır?

6)Kamuoyuna ve ailelere aktarılan "derinlik ve teknik imkânsızlık" iddialarına ilişkin yazılı, somut verilere dayanan gerekçeli bir teknik inceleme raporu mevcut mudur?

7)Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO) envanterindeki *Mukavemet* gemisi başta olmak üzere, derin deniz kabiliyeti bulunan kamu veya özel sektör imkânları (Subsea7, Derinsu, Phoenix International vb.) ile iletişime geçilmiş midir? Bu kuruluşlardan teknik yapılabilirlik/fizibilite görüşü alınmış mıdır?

8)Silivri Limanı'nda haftalardır umutla ve acıyla bekleyen kayıp denizcilerin ailelerinin birinci ağızdan bilgilendirilmesi amacıyla Bakanlığınızca kriz masası ne zaman ziyaret edilecek, ailelerin haklı ve insani talepleri doğrultusunda hangi somut adımlar atılacaktır?

9)Ailelerin talep ettiği teknik incelemeler ve fizibilite raporları tamamlanmadan kurtarma çalışmalarının sonlandırılması yönünde bir karar alınması söz konusu mudur?