



T. B. M. M.
İYİ PARTİ
GRUP BAŞKANLIĞI

Tarih: 16. 10. 2026

Sayı : 7187



51430

M. Satuk Buğra KAVUNCU
İstanbul Milletvekili

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıda yer alan sorularımın, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Sayın Abdulkadir URALOĞLU tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasını saygılarımla arz ederim. 14/10/2026


M. Satuk Buğra KAVUNCU
İstanbul Milletvekili

2 Eylül 2026 tarihinde saat 03.13'te Tuğberk İmamoğlu ile ALSU isimli gemilerin çarpışması sonucunda Tuğberk İmamoğlu gemisi 10 mürettebatıyla birlikte batmıştır. Geminin enkazı 5 Eylül 2026 tarihinde yaklaşık 720 metre derinlikte tespit edilmiş, 14 Eylül 2026 tarihinde birinci kaptan Yaşar Kayhan'ın naaşı deniz yüzeyinde bulunmuştur. Ailelerin ilettiği bilgilendirmeye göre, kayıp 9 mürettebatın bulunması amacıyla deniz yüzeyindeki arama çalışmaları sürerken enkaz üzerinde kapsamlı bir derin deniz kurtarma operasyonu yürütülmemiştir.

Kazaya ilişkin ön değerlendirmelerde ALSU gemisi kaptanının asli kusurlu olduğu, Tuğberk İmamoğlu gemisinin AIS sisteminin ise kapalı bulunduğu belirtilmiştir. Bu durum, kazanın yalnızca gemi kaptanlarının kusurları üzerinden değerlendirilmemesi gerektiğini göstermektedir. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne bağlı Gemi Trafik Hizmetlerinin gemilerin konumlarını, seyirlerini ve olası çarpışma risklerini izleme kapasitesi ile olay öncesinde ve sonrasında gerekli uyarıların yapılıp yapılmadığı açıklığa kavuşturulmalıdır.

Öte yandan, enkazın 720 metre derinlikte bulunması kurtarma çalışmalarının teknik açıdan güçlükler barındırdığını ortaya koymakla birlikte, ailelerin aktardığına göre derin deniz kurtarma uzmanlarından oluşan bağımsız bir teknik heyet oluşturulmamış ve farklı kurtarma yöntemlerinin uygulanabilirliği kapsamlı biçimde değerlendirilmemiştir. Uzaktan kumandalı su altı araçları (ROV), enkazın üç boyutlu haritalanması, kontrollü erişim açıklığı oluşturulması, belirli bölümlerin kaldırılması veya enkazın taşınması gibi seçeneklerin uzman kuruluşlar tarafından değerlendirilmesi, kayıp mürettebata ulaşılması bakımından önem taşımaktadır.

Deniz kazalarında hayatını kaybeden kişilerin naaşlarına ulaşılması, ailelerin yas sürecini insani koşullarda tamamlayabilmesi açısından da büyük önem taşımaktadır. Ailelerin yalnızca sözlü açıklamalarla yetinmek istemediği, kurtarma çalışmalarının hangi teknik değerlendirmelere dayandığının yazılı ve gerekçeli bir raporla açıklanmasını talep ettiği görülmektedir. Bu nedenle mevcut imkânların, ulusal ve uluslararası uzman kuruluşların kapasitesinin ve uygulanabilir kurtarma seçeneklerinin kapsamlı biçimde değerlendirilmesi gerekmektedir.

Bu çerçevede, Tuğberk İmamoğlu gemisi kazasının oluş şeklinin, Gemi Trafik Hizmetlerinin olay öncesindeki ve sonrasındaki faaliyetlerinin, kayıp 9 mürettebatın bulunmasına yönelik çalışmaların ve kurtarma operasyonunun hangi teknik gerekçelerle yürütüldüğünün açıklığa kavuşturulması amacıyla aşağıdaki soruların cevaplandırılması önem arz etmektedir.

Bu bağlamda;

1. Tuğberk İmamoğlu ile ALSU gemilerinin çarpışmasına ilişkin nihai kaza inceleme raporu hazırlanmış mıdır? Hazırlanmışsa kazanın oluşumuna ve sorumluluklara ilişkin hangi tespitler yapılmıştır?
2. Kaza öncesinde Tuğberk İmamoğlu gemisinin AIS sisteminin kapalı olduğu tespit edilmiş midir? Bu durum Gemi Trafik Hizmetleri tarafından neden fark edilmemiş veya gerekli müdahale yapılmamıştır?
3. Çarpışmadan önce her iki geminin radar ve diğer izleme sistemlerindeki hareketleri Gemi Trafik Hizmetleri tarafından takip edilmiş midir? Gemilere herhangi bir uyarı yapılmış mıdır?
4. Çarpışmanın saat 03.13'te meydana geldiği, ALSU gemisinin ise kazayı Gemi Trafik Hizmetlerine saat 03.41'de bildirdiği yönündeki bilgiler doğru mudur? Kaza, ilgili birimler tarafından neden daha erken tespit edilememiştir?
5. Olayla ilgili olarak Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü veya Gemi Trafik Hizmetleri personeli hakkında idari inceleme başlatılmış mıdır?
6. Tuğberk İmamoğlu gemisinin enkazı 720 metre derinlikte tespit edildikten sonra kayıp 9 mürettebatın bulunması amacıyla hangi teknik çalışmalar yürütülmüştür?
7. Enkaz üzerinde uzaktan kumandalı su altı araçlarıyla (ROV) ayrıntılı görüntüleme, sonar taraması ve üç boyutlu haritalama çalışması yapılmış mıdır?
8. Derin deniz kurtarma konusunda uzman kişi ve kuruluşlardan oluşan bağımsız bir teknik heyet oluşturulmuş mudur? Oluşturulmamışsa gerekçesi nedir?
9. Enkazın mevcut açıklıklarından daha küçük ROV'larla iç bölümlere erişilmesi veya uygun ekipmanlarla kontrollü bir erişim açıklığı oluşturulması seçenekleri değerlendirilmiş midir?
10. Kayıp mürettebatın bulunmasına yönelik bugüne kadar yapılan çalışmaların kapsamını, kullanılan ekipmanları ve ulaşılan sonuçları gösteren yazılı bir teknik rapor hazırlanmış mıdır?
11. Kayıp mürettebatın bulunması için yeni bir kurtarma operasyonu planlanmakta mıdır? Planlanıyorsa hangi yöntemlerin ve takvimin uygulanması öngörülmektedir?