T.C. 7/6662, 6663, 6664, 6665
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI 6666, 6667, 6668
Araştırma Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı 6669, 6670
6671, 6672, 6673

SAYI : B.11.0.APK.0.10.01.610-01/-1306-29510 21 TEMMUZ 2005
KONU :Diyarbakır Milletvekili
Sayın Mesut DEĞER'in
yazılı soru önergeleri

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi: TBMM Başkanlığının 14.06.2005 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-11860 sayılı yazısı.

Diyarbakır Milletvekili Sayın Mesut DEĞER'in ekli listede yer alan yazılı soru önergelerinin cevabı ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.

Binali YILDIRIM
Ulaştırma Bakanı

EK :
13 Adet Cevap formu, ekleri ve liste(24 Sayfa)
DAĞITIM:
TBMM Başkanlığına
Başbakanlığa

7/6665

DİYARBAKIR MİLLETVEKİLİ SAYIN MESUT DEĞER'İN
7/6665-11835 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

8 ocak 2003 tarihinde Diyarbakır da düşen uçak için uçuş ekibi tarafından 2800 ft irtifada MDA ya gelinmesine ve yaklaşma ışıkları veya pistin görülememesine rağmen inişte ısrarcı davranılması ve kötü hava koşulları nazara alınması kuralı çerçevesinde uçak kazasından ders alınarak yapılması gereken...

SORU 1- Havaalanlarında pistler ile pist yaklaşma ve kalkış bölgelerine yakın yerlerde yapılacak periyodik rasatlar güncelleşmesi yapılmakta mıdır? Kötü hava koşullarında değişiklik yapma zamanlarının tahmin zamanlarından farklı olarak yapılmakta mıdır?

CEVAP 1- Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü, havaalanlarında verilen meteorolojik hizmetlerin kalitesini artırmak ve insan hatasından kaynaklanabilecek sorunları en aza indirgemek amacıyla teknolojik yatırımlara yönelmiş olup, 2001 yılı Yatırım Programı çerçevesinde 10 adet Otomatik Meteorolojik Bilgi Ölçüm ve Raporlama Sistemi (AWOS) satın almıştır. Satın alınan sistemlerden bir adedi de Diyarbakır Havaalanına kurulmuş olup, 03.02.2003 tarihinde geçici kabul işlemleri yapılarak işletmeye alınmıştır. Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü tarafından temin edilerek kurulan Otomatik Meteorolojik Bilgi Ölçüm ve Raporlama Sistemi (AWOS)'da üretilen anlık sensör bilgileri, Bakanlığımız ilgili kuruluşu DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından SMART projesi kapsamında temin edilecek ATC sistemleri üzerinden yayınlanabilmesi için gerekli arayüz yazılımına sahiptir.

Kazanın meydana geldiği 08.01.2003 tarihinde Diyarbakır Havaalanında Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü elemanlarınca yapılan pist rüyeti ölçümünde kullanılan RVR (Transmissometre) cihazları mevcut olmadığından, bu ölçümler insan gözlemine dayalı olarak yapılmıştır.

Halen Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü'nce; Bodrum-Milas, Samsun-Çarşamba, Trabzon, Bursa-Yenişehir, Adana, Ankara-Etimesgut, İstanbul-Sabiha Gökçen, İstanbul-Atatürk, Ankara-Esenboğa, Antalya, İzmir-Adnan Menderes, Muğla-Dalaman, Çorlu, Isparta-Süleyman Demirel, Nevşehir-Kapadokya, Diyarbakır, Erzurum, Ankara-Akıncı, Konya ve Malatya-Erhaç Havaalanı/limanlarındaki ölçümler, Otomatik Meteorolojik Bilgi Ölçüm ve Raporlama Sistemi (AWOS) kullanılarak gerçekleştirilmektedir. Ayrıca, Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü tarafından 2005 yılı Eylül ayından itibaren Eskişehir, Balıkesir, Bandırma, Çiğli, Merzifon, Kayseri-Erkilet, Denizli-Çardak, Erzincan, Kars ve Batman Havaalanlarına Otomatik Meteorolojik Bilgi Ölçüm ve Raporlama Sistemi (AWOS) kurularak iletmeye alınacaktır.

SORU 2- SHGM tarafından, ICAO onayı bulunmayan RAPCON hizmetinin sivil havacılık faaliyetleri sırasında kullanılmaması kuralına uyulup uyulmadığı?

CEVAP 2- Uluslararası standartlara göre oluşturulan kaza raporlarının amacı, kazaya sebebiyet veren nedenlerin araştırılarak benzer sebeplerle tekrarını önlemek ve tavsiyelerde bulunmaktadır. Kaza raporunun tavsiyeler bölümünde, ICAO tarafından onaylı bulunmayan ve askeri hizmette kullanılan RAPCON hizmetinin kullanılmasının yaratacağı sakıncaların önemi bir kez daha vurgulamak amacı ile tavsiye niteliğinde yer verilmiş olup, RAPCON hizmetinin kullanıldığına dair bir ifade bulunmamaktadır.

SORU 3- Onaylanmış yaklaşma usulleri tarafından belirlenen limit ve usullerin hassas bir şekilde uygulanmasında daha titiz davranılması için uçuş ekiplerine ne gibi önlemler alınması için tavsiyelerde bulunmaktasınız? Bu yönde ne gibi çalışmalar yapılmaktadır?

CEVAP 3- THY A.O.'nca 2004 yılı Mayıs ayında başlatılan ve bütün pilotların 50'şer kişilik gruplar halinde katıldığı seminerlerle yenileme eğitimi yapılmıştır.

Düzenlenen toplantı ve brifinglerde, THY Ortaklık kuralları ile OM usulleri ayrıntılı olarak gözden geçirilmiş, yaklaşma ve pas geçme usulleri ayrıntılı olarak gözden geçirilmiştir. Yaklaşma ve pas geçme brifinglerinin önemi anlatılmış, pas geçme kararının tümüyle pilota ait olduğu ve bunun da her zaman uçuş emniyeti yönünde alınması gerektiği özellikle vurgulanmıştır. Seminerde, yaklaşmaya devam kararının verilmesini sağlayacak görsel referanslar açık bir şekilde irdelenmiş, DA(Decision Altitude)/MDA(Minimum Decision Altitude)'in altında görsel referansların yitirilmesi durumunda anında pas geçme kararı verilmesinin önemi bir kez daha hatırlatılmıştır.

THY A.O.'ca gerçekleştirilen ders ve seminerlerde; kurallara uymanın sağlanması konusunda uyarı yapılarak, bilinçli SOP (Standart Operation Procedures) dışı uygulamaların görüldüğü anda işletme yönetimine bildirilmesinin uçucuların görevi olduğu, kasıtsızca yapılan SOP ihlallerinin ise yapan pilot tarafından Gizli Gönüllü Rapor Sistemine bildirilmesinin, emniyeti artırıcı ve ilgilinin göreceği zararı azaltıcı etkisi olacağı özellikle vurgulanmıştır.

Ayrıca, Uçuş Emniyet ve Kalite Güvence Başkanlığı tarafından Şubat-2005 itibariyle uygulamaya konulan "Flight Data Monitoring" sürecinin, SOP dışı uygulamaların saptanarak istatistik bazda değerlendirilmek suretiyle, uygulamanın etkinleştirilmesine katkıda bulunacağı düşünülmektedir.

SORU 4- SHGM tarafından sivil hava trafiğine hizmet veren askeri hava alanlarında görevli hava trafik kontrolörlerinin ICAO Annex ve 1 ilgili mevzuatta belirtilen teknik ve sağlık standartlarına uygun lisanslandırılması sağlanmış mıdır? Sağlanmamış ise ne gibi düzenlemeler yapılmaktadır?

CEVAP 4- EUROCONTROL Teşkilatı bünyesinde yer alan SRU (Safety Regulation Unit-Emniyet Düzenleme Ünitesi)'ce hazırlanan ve üye Devletlere gönderilen ESARR 5 (Avrupa Emniyet Değerlendirme Düzenleme Gereklilikleri) esasları Madde-4'te belirtilen mevcut mevzuat, ICAO Annex-1 hükümleri de göz önünde bulundurularak Bakanlığımız Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nce yeniden değerlendirilmiştir. Söz konusu mevzuatın içeriği ESARR 5 çerçevesine göre genişletilmiş olup, yeni düzenlemeler doğrultusunda tüm sivil ve askeri hava trafik kontrolörleri için kapsamlı bir çalışma yapılmıştır. Konu kapsamındaki kurum ve kuruluşlarla birlikte yürütülen çalışmalar sonucunda hazırlanan taslağa ilişkin ilgili kuruluşların görüşleri alınmış olup, görüşlerin değerlendirilmesinden sonra talimata son şekli verilecektir.