

7/1090

T.C.  
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI  
Strateji Geliştirme Başkanlığı

Sayı :B.11.0.SGB.0.10.01.610.01/ 920 / 9859  
Konu :Konya Milletvekili  
Sayın Atilla KART'ın  
yazılı soru önergesi

02 MAYIS 2008

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

- İlgi: a) TBMM Başkanlığı'nın 13.12.2007 tarihli ve KAN.KAR.MD.A.01.0.GNS.0.10.00.02-7/1090-2266/5150 sayılı yazısı.  
b) Başbakanlığın 18.12.2007 tarihli ve B.02.0.KKG.0.12/106-24-16/4935 sayılı yazısı.

Konya Milletvekili Sayın Atilla KART tarafından Sayın Başbakanımıza yöneltilen ve Sayın Başbakanımızın da kendileri adına Bakanlığımız koordinatörlüğünde cevaplandırılmasını tensip ettikleri 7/1090 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı hazırlanarak ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.



Binali YILDIRIM  
Ulaştırma Bakanı

EK :  
1-Cevap formu (3 Sayfa)

DAĞITIM:  
TBMM Başkanlığı  
Başbakanlık

**KONYA MİLLETVEKİLİ SAYIN ATILLA KART'IN  
7/1090 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI**

58,59 ve 60. Hükümetler döneminde; kamu yönetimindeki temel sorunun bürokraside yapılan kural tanımaz kadrolaşma olduğu maalesef son uçak kazasıyla bir kez daha doğrulanmıştır.

Uçak kazasının teknik sebebini bilebilecek durumda değiliz. Bu husus, doğaldır ki sağlıklı bir şekilde yapılacak teknik ve idari inceleme sonucunda açıklık kazanacaktır. Ancak, bu idari denetimi yapacak birimler yandaş ve siyasi ilişkiler içinde oluşturulduğu içindir ki, denetim ve yaptırım süreçleri bihakkın işlememektedir.

Isparta'da düşen uçağı AtlasJete kiralayan World Focus Havayollarının, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından bugüne kadar bir kez dahi denetlenmediğı ve uyarılmadığı ortaya çıkmıştır. Ayrıca ilgili şirketin, Genel Müdür'ün konaklama giderlerini karşıladığı ortaya çıkmıştır. Böylesine etik ve kural dışı ilişkiler içinde bulunan, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün olayı dürüst ve tarafsız bir şekilde tahkik etmesi beklenemez. Nitekim, Sivil Havacılık Genel Müdürü, hemen ve panik bir şekilde ilgili şirketi aklama gayreti içine girmiştir.

Öyle ki, teknisyenlerin Ekim 2005 tarihindeki yazılı başvuru ve uyarılarına rağmen , denetimlerin yapılmadığı anlaşılmıştır. Sorunları dile getiren görevlilerin işten çıkarıldıkları görülmüştür. Tüm bu hususlar ve gerçekler, basında 2005 yılında Uğur Dünder tarafından da dile getirilmiş, yetkililer uyarılmıştır.

Gelinen süreçte ortaya çıkan gerçek şudur; kamu yönetimindeki niteliksiz kadrolaşma sebebiyle, devlet, denetleme işlevini kaybetmiş durumdadır. Devlet, uyarı yapamaz, önlem alamaz hale gelmiştir.

Bu değerlendirme ve bilgiler ışığında aşağıdaki hususların cevaplandırılmasını talep etmek gereğı doğmuştur;

**SORULAR:**

1) İdari ve teknik denetim görevini yapmadığı sabit olan, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün, kazanın idari ve teknik soruşturmasını yürütmesi inandırıcı olabilir mi?

2) World Focus Havayollarına yönelik olarak bugüne kadar herhangi bir idari ve teknik müeyyide uygulanmış mıdır?

Sivil Havacılık Genel Müdürü Ali Arıduru'nun, hem Genel Müdür ve hem de Ulaştırma Bakanı'nın Danışmanı iken, konaklama giderlerinin, sözü edilen şirket tarafından ödendiğı yolundaki bilgiler doğru mudur?

3) Olayda denetim açısından idari ve teknik anlamda sorumlu olduğu aşikar olan SHGM'nün, kazayı tahkik eden konumunda olması doğru bir yöntem olarak kabul edilebilir mi?

Meydana gelen kazada, idari anlamda sorumluluğı bulunan bir birimin, olayı tahkik etmesi inandırıcı olabilir mi?

4)Şirketin teknik bölümünde görevli olan uçak teknisyeni Alaattin Yurttas'ın, 19 Ekim 2005 tarihinde, SHGM ve Çalışma Bölge Müdürlüğü'ne mektup yazdığı, Havayolunun teknik olarak yetersiz olduğunu bildirdiği, SHGM'nin inceleme başlatması gerektiğini yazdığı yolundaki bilgiler doğru mudur?

Bu başvuru ve ihbara karşı, SHGM herhangi bir işlem yapmış mıdır?

Kaptan pilot Hüseyin Oymak'ın, personelin Ağustos 2005'ten bu yana maaşlarının ödenmediğini bildirdiği ve talepte bulunduğu, bu talebin ardından SHGM'nün, World Focus'un girişimiyle Uçuş İşletme Başkanı Hüseyin Oymak'ı "yetersiz" olduğu gerekçesiyle görevden aldığı doğru mudur?

Hüseyin Oymak'ın görevine ne zaman ve hangi gerekçeyle son verilmiştir?

### **CEVAPLAR:**

2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun aşağıda yer alan 13 üncü maddesinde;

"Ulaştırma Bakanlığı, havacılık alanında uzmanlığı kabul edilmiş kişilerden seçilecek bir kurulu, kazanın soruşturulması için görevlendirir. Soruşturma Kurulunun oluşturulması, soruşturmanın yürütülmesi, yetki ve sorumluluklar, hava aracı kazalarında yapılacak kurtarma ve yardım işleri Ulaştırma Bakanlığınca bir yönetmelikle düzenlenir. Bu yönetmelikte Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmalar göz önünde tutulur" hükmü yer almaktadır.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü son yıllarda ciddi bir büyüme gösteren Sivil Havacılık sektörü üzerindeki denetim ve gözetim faaliyetlerini başarıyla yerine getirmektedir. Bu durum uluslararası kuruluşlar tarafından gerçekleştirilen denetimlerle de teyit edilmiştir.

İstanbul-Isparta seferini yapmakta iken düşen uçakla ilgili, Bakan oluru ile teşkil olunan Kaza Tahkikat Heyetine dahil edilen SHGM personeli, Dünyaya Bakış Hava Taşımacılığı A.Ş.'nin operasyonel ve bakım konularındaki denetimlerinde görev almayan ve kaza soruşturmalarında uzmanlaşmış personel arasından seçilmişlerdir. Yaptıkları çalışmalarda bağımsız olarak çalışmaktadırlar. Ayrıca oluşturulmuş olan kaza tahkikat heyetine Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü dışından da uzman personel dahil edilmiştir.

Operasyon denetlemeleri ve teknik denetimler neticesinde tespit edilen bulgulara ve İşletmenin mali yapısına yönelik olarak İşletmenin kuruluşundan bu yana operasyonel olarak 6 kez, bakım yönünden ise 12 kez olmak üzere toplam 18 kez denetlemeye tabi tutulmuş olup, denetlemelerde tespit edilen eksikliklerle ilgili işletmeye 30,768 YTL idari para cezası kesilmiştir. 2005-2007 yılları arasında Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün mevcut işletmelere kesmiş olduğu idari para cezası toplamı 2.835.265 YTL' dir.

Ayrıca sözkonusu denetimler sonucunda, 08.11.2005 tarihinde Uçuş İşletme Müdürü ile Bakım Müdürü, 26.09.2006 tarihinde Uçuş Eğitim Başkanı, 23.11.2006 tarihinde Teknik Müdürüne ait yetki belgeleri iptal edilmiştir.

Öte yandan, işletmenin eski Uçuş İşletme Başkanı Hüseyin OYMAK imzalı iç yazışma, faks yolu ile Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne ulaşmıştır. (Sözkonusu yazılarda İşletmenin organizasyonunda zafiyet olduğu, personel maaşlarının ödenmesinde problemler yaşandığı anlatılmaktadır.)

Bunun üzerine, 21-23.11.2005 tarihinde işletme operasyon ve bakım konularında denetlemeye tabi tutulmuş olup, yapılan toplantıda işletmenin mali problemlerinin olduğu anlaşılmış olmakla birlikte işletmenin hava araçlarını THY A.O. ya wet-lease olarak kiraya vereceği ve mali problemin çözüleceği belirtilmiştir. Nitekim iki işletme arasındaki wet-lease anlaşmasına 15.11.2005 tarihli makam onayı ile izin verilmiştir.

Ayrıca işletmenin üst düzey yöneticilerinden uçuş işletme başkanı Hüseyin OYMAK ve Teknik Başkanı CEM AKIN'ın görevlerini yerine getirememesi ve bu nedenle işletmede operasyon ve uçuş emniyeti bakımından önemli sorunların yaşanmasına yol açacaklarından dolayı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne onaylanan Form 4 yetki belgeleri 08.11.2005 tarihinde iptal edilmiştir.

