

T.C.
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

6.12.89
7/7316
29. NİSAN 2009

Sayı :B.11.0.SGB.0.10.01.610.01/850
Konu :Muğla Milletvekili
Sayın Fevzi TOPUZ'un
yazılı soru önergesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi: TBMM Başkanlığının 25.03.2009 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-12162 sayılı yazısı.

Muğla Milletvekili Sayın Fevzi TOPUZ'un 7/7316 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

MUĞLA MİLLETVEKİLİ SAYIN FEVZİ TOPUZ'UN 7/7316 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

İstanbul' dan Hollanda'nın Amsterdam kentine giden Türk Hava Yolları (THY) uçağı iniş sırasında tarlaya çakılarak üç parçaya ayrıldı. Kazada 9 kişi yaşamını yitirdi, 25'i ağır toplam 84 kişi yaralandı. THY'nin TK1951 sayılı Boeing 737-800 tipi "Tekirdağ" adlı uçağı, 127 yolcu ve 7 mürettebatıyla İstanbul Atatürk Havalimanı'ndan Amsterdam'a hareket sonra uçak inişe geçtiği sırada A-9 otoyolunun yanındaki Schipol Havaalanı'nın pistine 500 metre kala tarlaya çakıldı. Üç parçaya ayrılan uçakta yangın çıkmadı. Hollanda Devlet Televizyonu, uçağın zorunlu iniş için izin istediğini ve uçağın motorunun arızalandığını öne sürdü.

Bu arada, uçak kazası ile ilgili tam bir bilgi kirliliği yaşandı. Bilgi kirliliğinin en büyüğünü de Türk yetkililer yaptı. Hollanda' daki uçak kazasının ardından Ankara' dan ve İstanbul' dan ölü, yaralı sayısı konusunda çelişkili açıklamalar yapıldı. Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, Ulaştırma Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı Suat Hayri Aka, THY Genel Müdürü Temel Kotil, THY Yönetim Kurulu Başkanı Candan Karlıtekin ilk açıklamalarında can kaybı olmadığını söylediler. Türk yetkililerin açıklamalarının doğru olmadığını ortaya çıkarken, ölü sayısı artıyordu.

Türk Hava Yolları A.O'nun Hollanda'da kaza yapan Tekirdağ uçağının 41,77 milyon dolara sigortalı olduğu bildirildi. THY'den İstanbul Menkul Kıymetler Borsası (İMKB)'ye yapılan açıklamada, şöyle denildi: "Uçak kira sözleşmesi şartlarına uygun olarak, ortaklığımız filo poliçeleri kapsamında 41 milyon 767 bin 200 dolar değeriyle, grup broker şirketi Albatros aracılığıyla sigortalanmıştır. Kazayla ilgili olarak lider reasürör Allianz firmasından ve broker şirketinden birer yetkili ekspertiz çalışmalar için bugün Amsterdam Shipol Havalimanında bulunacaklar. Yolcularımız tüm rizikolara karşı sigortalı olup, kazada vefat eden yolcularımızın yakınlarına gerekli tazminatlar ile yaralı yolcularımızın tedavi giderlerinin tamamı sigortacılarımızca karşılanacaktır"

İlk önce şunu söylemek gerekir. Bu açıklama yersiz ve yanlış bir anlayışın ürünüdür. İnsanı bir meta olarak gören anlayışı kabul etmek mümkün değil. Ölen dokuz yurttaşımızın değerini böyle mi belirliyoruz? İnsan yaşamını parayla ölçülemeyeceğini ne zaman öğreneceğiz.

Basına yansıdığı kadarıyla ilgili uçağın ilk arızası 18 Şubat'ta meydana geldi. Pilotlar uçuş sonrasında hazırladıkları raporda uçağın kanatların yüzeyini artırarak havada düşük hızlarda tutunmalarını sağlayan "flap"larında arıza tespit edildi. Bunun üzerine Tekirdağ uçağı, İstanbul Atatürk Havalimanı'ndaki THY Teknik hangarına alınarak sistemler kontrol edildi. Arızası giderildi.

Bir hafta içindeki ikinci arıza ise kazadan tam iki gün önce meydana geldi. "Master Caution" olarak adlandırılan ve sistemleri kontrol eden ışık, Tekirdağ uçağı kalkış için pist başına geldiğinde yandı. Pilotlar seferi, iptal ederek geri döndü. Bu arızanın da ilerleyen saatlerde giderildiği öğrenildi.

Uçakların CFM56 tipi motorlarının büyük bakımları geçtiğimiz aylarda gerçekleştirildiği öğrenildi. Sol motor ağustos, sağ motorun da eylül ayı içinde "overhaul" olarak adlandırılan büyük geçirildi.

TC-JGE tescil işaretli uçağın 07.55'te Amsterdam uçuşu öncesinde bir gün önce 23.25'te Şam'a gitmek üzere havalandığı ve tekrar İstanbul'a olay günü 05.57'de indiği ortaya çıktı.

Konuyla ilgili olarak;

SORULAR:

1- Ulaştırma Bakanlığı ve THY'nın ciddiyetten uzak açıklamaları yönetim boşluğu yaratmadı mı?

2- Sayın Ulaştırma Bakanı olayda sorumluluğunuzu kabul edip gereğini yerine getirecek misiniz?

3- Düşen uçağın bakımı hangi periyotlarda yapılması gerekmekteydi? Bütün bakımları tam ve zamanında yapılmış mıdır?

4- Eğer bakımı tarih olarak düzenli yapılmışsa, bu bakımı yapanların bir kusuru var mıdır?

5-Uçağın standart uçuş için güvenlik önlemlerinin gereği yapılmadığı görülmüştür. Son zamanlarda standart dışı uçuş gerçekleştirmiş midir? Uçağın düşme nedeni nedir?

CEVAPLAR:

26 Şubat 2009 günü yaşanan uçak kazası başka bir devletin sınırları içinde meydana gelmiştir. Dikkatli incelendiğinde açıklamaların ciddiyetten uzak olmadığı görülecektir. Hollanda Kolluk Kuvvetleri olay mahalline erişimi engelleyecek tedbirleri aldığından sağlıklı bilgi edinilememiştir. Olaya karşı aşırı duyarlılık sebebiyle edinilen kısıtlı bilgiler en üst düzeyden paylaşılmıştır. Ancak, edinilen bilgiler ve kazazede yolcuların durumu zamana bağlı değişim gösterdiğinden verilen bilgiler de farklılık arz etmiştir.

Kazanın haber alınmasının hemen ardından Bakanlığımız bünyesinde kriz masası oluşturulmuş ve ilk basın açıklaması saat 12:30 da sözlü ve yazılı olarak Müsteşar Yardımcımız Suat Hayri AKA tarafından yapılmıştır.

Açıklamada : *“Alınan ilk bilgilere göre, yaralıların olduğunu ve bazı yolcuların yara almadan uçağı terk ettiği yönündedir. Herhangi bir can kaybı henüz rapor edilmemiştir”* ifadesi kullanılmıştır. Yapılan açıklamalar Hollanda resmi makamlarından alınan bilgiler doğrultusunda kamuoyu ile paylaşılmıştır. Yine görüşmelerin sürekli olarak devam ettiği gelişmeler doğrultusunda kamuoyunun bilgilendirileceği yapılan açıklamada yer almıştır.

Türk Hava Yolları Teknik A.Ş. hava aracı tipinde bakım yapmak üzere yetkilendirilmiştir. Bakımlar hava aracı tipinde yetkilendirilmiş personel tarafından uygulanmaktadır. İşletmeler bakımlarını, Onaylı Bakım Kuruluşları Yönetmeliği kapsamında, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından yetkilendirilmiş bakım kuruluşlarında gerçekleştirmektedir.

Türk Hava Yolları Teknik A.Ş ; SHGM tarafından planlı ve plansız denetimlere tabi tutulmaktadır.

Kaza ile ilgili olarak 4 Mart 2009 tarihinde Hollanda Kaza Tahkikat Kurulu tarafından yapılan Basın Açıklamasında kazanın oluşuna sebep olan bir bakım hatası veya eksikliğinden bahsedilmemektedir.

Amsterdam'da düşen TC-JGE tescil işaretli uçak B737-800 tipi olup, bu filoya dahil olan uçaklara uygulanması gereken bakımların periyotları aşağıda belirtilmektedir:

- * Her uçuş öncesinde yapılan transit kontrol ve servis işlemleri,
- * En geç 36 saatte bir yapılması gereken günlük kontrol ve servis işlemleri,
- * 5 günde bir yapılan "ramp check" bakım işlemleri,
- * 300 Flight-hours veya ay(hangisi önce gelirse)'da bir yapılan "Line check" bakım işlemleri,
- * 600 Flight-hours veya 2 ay(hangisi önce gelirse)'da bir yapılan "A bakımı" işlemleri (19.02.2009 tarihinde yapılmıştır)
- * 7.000 Flight-hours veya 2 yıl(hangisi önce gelirse)'da bir yapılan "C bakımı" işlemleri (22.10.2008 tarihinde yapılmıştır)

şeklinde olup TC-JGE kuyruk numaralı uçağın tüm bakımları tam ve zamanında yapılmıştır.

Türk Uçak Siciline kayıtlı hava araçları "Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği" ve "Uçuşa Elverişlilik Sertifikası Verilme ve/veya Temdit Edilme Kuralları" talimatının ilgili hükümlerinde belirtilen şartlar ve durumlar haricinde uçuş gerçekleştiremezler.

Uçağın düşüş nedeni, ayrıntılı olarak henüz devam eden bir araştırma konusu olup, tahkikat çalışmaları Hollanda yetkili makamları tarafından sürdürülmektedir.

Çalışmaların her aşaması uluslararası kurallar çerçevesinde, ülkemiz tarafından da yakından takip edilmektedir.

