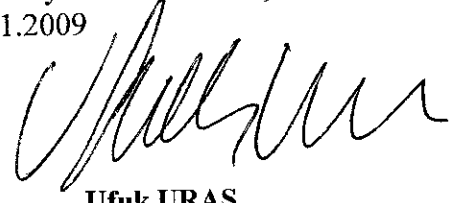


TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞI'NA

Aşağıdaki sorularımın, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı Sayın Ömer DİNÇER tarafından yazılı olarak yanıtlanmasını saygılarımla arz ederim. 09.11.2009



Ufuk URAS
İstanbul Milletvekili

Bilindiği gibi, hava aracı kazalarının çoğunun pilot hatalarından kaynaklandığı ileri sürülmektedir. Bununla beraber, soruna titizlikle eğilen ülkelerde konu pilot hatası denilerek geçirilmemekte ve söz konusu hataların gerisindeki teknik, idari ve insani nedenler bütün ayrıntılarıyla araştırılmaktadır.

Örneğin 30 Kasım 2007'de Isparta'da meydana gelen kazayla ilgili olarak yayınlanan Kaza Raporu'nda, uçağın uzun süre No Go (uçması yasak arızalar) ile uçurulduğu, FDR (Flight Data Recorder), CVR (Cockpit Voice Recorder) ve GPWS (Arazi Uyarı Cihazı) gibi önemli cihazlara ait denetleme raporlarında olumsuz değerlendirmelerin yer aldığı, şirket yönetiminin bunları bildiği, pilotların bunları bile bile uçtukları, teknik personellerin bu arızalardan haberdar oldukları, uçuş personelinin eğitim eksikleri bulunduğu bilgileri tespit edilmiştir.

Ülkemizdeki hava aracı kazalarında öne çıkan nedenlerin, pilotların bilgi ve beceri eksikliğinden ziyade, bile bile havacılık kurallarını çiğnemeye zorlandıkları, kötü hava şartlarında ve bakımı iyi yapılmamış arızalı araçlarla uçmaya mecbur edildikleri, pilot eksikliği nedeniyle az personelle uçmak zorunda kaldıkları ileri sürülmektedir. THY dahil, bütün havayolu şirketlerinde uçuş görev sürelerinin kurallara aykırı olarak aşıldığı ve istirahat sürelerinin yetersiz kaldığı, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün bu durumu bildiği halde, şirketler lehine duruma göz yumduğu, yaygın bir kanaat halini almıştır.

Durumu yaratan nedenlerin başında uçucu personelle ilgili çalışma şartlarının geldiği belirtilmektedir. Öyle ki, 4857 sayılı yasa, hiçbir anlamlı gerekçesi olmaksızın Uçucu Personeli (Pilotlar ve kabin memurları) 4. maddeyle istisna kabul etmiş ve kapsam dışı bırakmıştır. Bir zamanlar, aynı şekilde istisna kabul edilen havacılık yer personeli, denizciler ve basın mensupları için daha sonra iş yasaları çıkarıldığı halde, uçucu personelin yasadışı çalışma durumları halen devam etmektedir.

Bu durumun bir sonucu olarak, pilotlar ve kabin memurları, işverenlerce tek taraflı olarak hazırlanan, tek yanlı sorumlulukları esas alan, özlük haklarını yok eden ve bağlayıcı hükümlerle pekiştirilmiş tek yanlı sözleşmelere mahkum edilmiştir. İşverenin sözleşmeyi tek taraflı feshiyle işlerini hemen kaybetmektedirler. Sürekli işten atılma tehdidi altında çalışmaktadırlar.

İş yasasından yoksunluk ve tek yanlı sözleşmeler uçuş personeline yönelik şu olumsuz sonuçları doğurmaktadır:

- a) İş güvenceleri yoktur. Her an işten çıkarılabilirler. Kötü hava şartlarında, arızaya rağmen ve uçuş süresi limitlerini aşacak şekilde uçmaya mecbur kalıyorlar. Bu durum havacılık kurallarının çiğnenmesine ve uçuş emniyetinin ortadan kalkmasına neden oluyor.
- b) THY dışındaki şirketlerde uçucu personele kıdem tazminatı verilmiyor.
- c) 4857 sayılı yasanın ve diğer iş yasalarının tanıdığı hiçbir haktan ve güvenceden yararlanamıyorlar.
- d) Tek yanlı olarak ve cezai müeyyide içeren işverence hazırlanmış sözleşmelere mahkum ediliyorlar.
- e) Anlaşmazlık davaları iş mahkemelerinde değil, asliye hukuk mahkemelerinde görülüyor ve 3-4 yılda sonuçlanıyor. Bu davaların bilirkişileri de genellikle işveren temsilcileri oluyor. Şu anda hakkını yıllardır alamayan ve davaları devam eden yüzlerce uçucu personel bulunuyor.
- f) İş yasasının olmamasının yarattığı güvensiz ortam, muhtelif sorunlar karşısında uçucu personelin suskunluğuna yol açmakta ve bu durum uçuş güvenliğini ciddi şekilde riske sokmaktadır.

- 1- Pilot ve kabin memurları gibi uçuş personelinin çalışma koşullarını belirleyen bir iş yasası yoktur. 4857 sayılı yasa bu kesimi istisna olarak kabul etmiştir. Bunun gerekçesi nedir?
- 2- Pilot ve kabin memurları iş güvencesinden yoksundur. İşverenin tek yanlı sözleşmelerine ve baskılarına mahkum edilmişlerdir. Bu durumun değişmesi için uçuş personeline yönelik bir iş yasası hazırlığınız var mıdır?
- 3- İş güvencesi olmayan ve işverenin işten çıkarma tehdit ve baskısı altında bulunan uçuş personelinin durumunu, uçuş güvenliğini riske sokan faktörlerden biri olarak görüyor musunuz?
- 4- Kahramanmaraş Göksun'da meydana gelen helikopter kazasından sonra, TBMM'de kurulmuş olan Araştırma Komisyonu tarafından bilirkişi olarak 9 Haziran 2009 tarihinde davet edilip bilgisine başvurulmuş Kaptan Pilot Fevzi Altunbulak'ın hemen ertesi gün, 10 Haziran 2009'da çalıştığı BEST Havayolları tarafından gerekçe göstermeksizin işine son verildiğini ve bugüne kadar hiçbir havayolu şirketinin kendisine iş vermediğini biliyor musunuz? TBMM'de, bilirkişi olarak fikrini söyleyen bu kaptan pilotu, Anayasa'nın 48. ve 49. maddelerinde ifadesini bulan haklar bile koruyamamış ve verdiği bilgiler nedeniyle işverene gammazlanmıştır. Bu konuda ne yapmayı düşünümaktesiniz?
- 5- Borçlar Kanunu'na göre, işveren tarafından hazırlanarak ve ağır maddi yükümlülükler (Tıp eğitimi karşılığı 27.000.- Euro cezai müeyyide) gibi uygulamalara son verilmesi yönünde girişimde bulunmayı düşünüyor musunuz ?
- 6- Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı pilotlar iş güvencesinden yoksun, işverenin keyfi uygulamaları nedeniyle önemli bir bölümü işsiz durumda iken, 4817 sayılı yasanın 14.maddesi 4 hafta içinde yerli pilotlar başvurmadığı takdirde yabancı alınabileceği yönünde hüküm getirmişken, havayolu şirketleri bu durumu su istimal etmekte ve yerli pilotlara tanınan önceliği uygulamamaktadır. Bakanlığınız bu konuda ek tedbirler almayı düşünmekte midir ?
- 7- Uçuş personelinin iş davalarına asliye hukuk mahkemeleri bakmakta ve davalar 3-4 yıl uzamaktadır. İhtisas mahkemesi olmayan bu mahkemelerde kararlar bilirkişi raporlarına göre verilmektedir. Uçucu personel işini kaybetme endişesi taşıdığı ve işveren baskısını üzerinde hissettiği için, bilirkişilik çoğu zaman işveren temsilcileri tarafından yapılmaktadır. Bu davaların ihtisas mahkemelerinde görülmesi yönünde adım atmayı düşünüyor musunuz?