

T.C.  
ULAŖTIRMA BAKANLIĞI  
Strateji GeliŖtirme BaŖkanlıĐı

08-03-2010

Sayı :B.11.0.SGB.0.01.00.610.01/416  
Konu :İstanbul Milletvekili Sayın  
Ufuk URAS'ın  
yazılı soru önergesi

GK-50  
7/10951

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŖKANLIĐINA

İlgi: TBMM BaŖkanlıĐının 01.12.2009 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-17460 sayılı yazısı.

İstanbul Milletvekili Sayın Ufuk URAS'ın 7/10951 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı  
hazırlanarak ekte sunulmuŖtur.

Bilgilerinize arz ederim.



Binali YILDIRIM  
UlaŖtırma Bakanı

EK :

1) Cevap formu (5 Sayfa)

DAĐITIM:

TBMM BaŖkanlıĐı  
BaŖbakanlık

**İSTANBUL MİLLETVEKİLİ SAYIN UFUK URAS'IN  
7/10951 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI**

Hava aracı kazalarının çoğunun pilot hatalarından kaynaklandığı ileri sürülmektedir. Bununla beraber, soruna titizlikle eğilen ülkelerde konu pilot hatası denilerek geçiştirilmemekte 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.

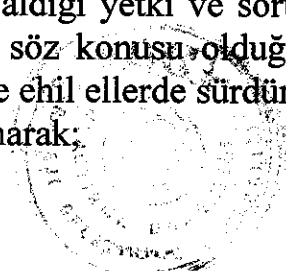
Ülkemizdeki hava aracı kazalarındaki öne çıkan nedenlerin, pilotların bilgi ve beceri eksikliğinden ziyade, bile bile havacılık kurallarını çiğnemeye zorlandıkları, kötü hava şartlarında ve bakımı iyi yapılmamış arızalı araçlarla uçmaya mecbur edildikleri, pilot eksikliği nedeniyle az personelle uçmak 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. 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.

Bugün, pilotların ve kabin memurlarının iş 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.

Tek yanlı olarak ve cezai müeyyide içeren işverence hazırlanmış sözleşmelere mahkum ediliyorlar. İş yasasının olmamasının yarattığı güvensiz ortam, muhtelif sorunlar karşısında uçucu personelin suskunluğuna yol açmakta ve bu durum uçuş güvenliğini ciddi şekilde riske sokmaktadır.

İş güvencesinden yoksun ve işverenin ağır baskısı altında suskun, arızalara ve ihlallere göz yuman bir uçuş personeli ve yasalardan aldığı yetki ve sorumlulukları yerine getirmeyen Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü söz konusu olduğu Türkiye hava sahasında ne güvenli bir uçuş, ne de zamanında ve ehil ellerde sürdürülen arama kurtarma faaliyetinden söz edilebilir. Bu bilgilere dayanarak;



### SORULAR:

1-Pilotların kötü hava şartlarında, arızalı olduğunu bildikleri uçak ve helikopterlerle kendi hayatlarını da hiçe sayarak uçarak müessif kazalara neden olmalarının ardında yatan temel sebeplere dair Ulaştırma Bakanlığı bir araştırma yapmış mıdır? Yaptıysa hangi tedbirleri almıştır?

2-Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün hem teknik arızalar, hem personel eksikliği, hem de uçuş görev süresi ve istirahat süresi limitlerinin aşıldığını bildiği halde gerekli denetimi yapmadığı, şirketlere göz yumduğu şeklindeki ve şirketlerin böylesi durumlarda personeli uçmaya zorlamasına seyirci kaldığı ileri sürülmektedir. Bunlar size ulaştı mı, araştırdınız mı, araştırdıysanız nasıl sonuçlara ulaştınız ve ne gibi tedbirler aldınız?

3-Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 1945 yılında üyesi olduğu ICAO'ya (Dünya Sivil Havacılık Teşkilatı) Türkiye hava sahası üzerinde kaza geçiren tüm araçların Arama ve Kurtarma Faaliyetini yapacağını taahhüt etmişken, neden şimdiye kadar hiçbir arama kurtarma faaliyetine katılmamıştır?

4-2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Yasası'nın 42. maddesi hava sahamızdaki arama kurtarma faaliyetlerinden Ulaştırma Bakanlığı'nı sorumlu kılmıştır. Bakanlık neden bu görevi fiilen TSK'ya ve diğer yardımcı kurumlara bırakmıştır? Konuyla ilgili yönetmelik 2001 tarihinde yayınlandığı halde, Hava Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezi ve teşkilatı bugüne kadar neden kurulmamıştır?

5-10 Kasım 2005 tarihinde yürürlüğe giren 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanunun 4. maddesi g bendinde "Türk hava sahasında hava arama ve kurtarma hizmetlerinin ilgili kuruluşlarla koordineli bir şekilde mevzuata ve uluslararası standartlara uygun olarak yapılmasını sağlamak" denilmekte iken, teşkilat şemasında görevlendirilmiş ne tek bir birim, ne tek bir personel, ne de araç gereç bulunmamaktadır, neden?

6-Böyle bir teşkilatın kurulmamış olmasının arama ve kurtarma faaliyetlerinde zafiyet yarattığını ve yasal bakımdan idareye sorumluluk yüklediğini düşünüyor musunuz? Bu durum görevi ihmal suçu kapsamına girmez mi? Bu durumu sürdürmeyi daha ne kadar düşünüyorsunuz ?

### CEVAPLAR:

Bakanlığımız tarafından yetkilendirilmiş hava taşıma işletmelerinde görev yapmakta olan ve yine Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından yetkilendirilen pilotların üstlenmiş oldukları yetki ve sorumluluklar mevzuatla düzenlenmiştir. Bu yetki ve sorumluluklar 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün Kuruluş Kanunu ve bu Kanunlar kapsamında yayımlanan uygulama Yönetmelikleri, Talimatları ve Genelgelerde açık şekilde belirlenmiştir.

Ülkemiz sivil havacılığında son yıllarda yaşanan hızlı ve önemli gelişmeler sebebiyle pilot sıkıntısının yaşandığı ve yabancı pilot getirilmek zorunda kalınan bir dönemde, pilotların arızalı olduğunu bildikleri uçak ve helikopterlerle; baskı altında hayatlarını riske ederek, uçuş yapmaya zorlandıkları ve müessif kazalara sebep oldukları iddiası kesinlikle gerçeği yansıtmamaktadır.

Öte yandan, yapılan bir uçuş sırasında tespit edilen arızaların uçak bakım defterlerine pilotlar tarafından kaydedilmesi gerekmektedir. Bu arızalar ilk inişin ardından teknisyenler tarafından değerlendirmeye alınır ve arızanın durumuna bağlı olarak, imalatçılar tarafından hazırlanan ve SHGM tarafından da onaylanarak kullanıma sokulan MEL isimli dökümanlara uygun olarak giderilir. MEL'e uygun olarak giderilmeyen arızası bulunan, hava aracı, uçuşa elverişli olarak kabul edilmez ve bu hava araçlarının uçuş yapmaması gerekmektedir.

Kaldı ki, ülkemizde uçuş emniyetini sağlama görevi sadece Bakanlığımız veya Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ne ait değildir. Uçuş emniyetinin sağlanmasında; yolcuların can emniyet sorumluluklarını taşımak gibi son derece önemli bir görevi üstlenmiş olan pilotların vazgeçilemez bir rolü bulunmaktadır. Bu kapsamda pilotlar tarafından uçuş emniyetinin sağlanmasına engel olma yönünde Bakanlığımıza iletilen şikayetler ciddi olarak ele alınmakta ve ayrıntılı değerlendirmeye tabii tutulmaktadır .

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ve ilgili Yönetmeliklere bağlı kalarak, ruhsatlandırılan tüm havacılık işletmelerini düzenli olarak denetlemektedir. Yapılan denetimlerde, işletmenin, operasyon, bakım ve mali konulardaki bütün yönleri ele alınmakta ve tespit edilen eksiklikler işletmeye bildirilerek gerekli düzeltici önlemleri almaları sağlanmaktadır.

Havacılık sektöründe görev alan uçucu ekiplerin uçuş dinlenme sürelerinin uçuş emniyeti açısından takip ve kontrol edilmesi gerekli olan önemli konuların başında gelmektedir. Bu fikirden hareketle yayınlanan "Uçucu Ekip Uçuş Görev ve Dinlenme Süreleri ile Uygulama Esasları Talimatı" (SHT 6A-50) 'nın asıl amacı, havacılık işletmelerinde görev yapan pilot ve kabin memurlarının uçuş ve dinlenme sürelerini kontrol altına alarak fiziki ve zihni yorgunluktan doğabilecek ve uçuş emniyetini olumsuz yönde etkileyecek gelişmelere mani olmaktır. Bu kapsamda, Havacılık işletmeleri, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün yayınlamış olduğu "Uçucu Ekip Uçuş Görev ve Dinlenme Süreleri ile Uygulama Esasları Talimatı" (SHT 6A - 50 ) ' na uygun olarak faaliyet gösterip göstermedikleri ile ilgili olarak kontrol edilmektedir. Yapılan denetimler sonucunda meri mevzuatlara uygunsuzluk tespit edildiğinde idari ve mali yaptırımlar uygulanmakta olup, uygunsuzlukların tekrarlanmaması için gerekli önlemlerin alınması sağlanmaktadır. Toplamda ise 2008 yılında 2408, 2009 Kasım sonu itibariyle de toplam 4381 denetim yapılmıştır.

Ayrıca, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) ülkelerin üye olduğu uluslararası bir organizasyondur. Bu sebeple, Türkiye Cumhuriyeti'nin üye olduğu bir kuruluş tarafından belirlenen ve üyelikten kaynaklanan sorumluluklardan biri olan arama kurtarma faaliyetleri, ilgili mevzuat kapsamında ve birçok Bakanlık ile bu Bakanlıklara bağlı çok sayıda Kurum ve Kuruluşa görevler verilmiştir. Bu kapsamda ülkemizdeki arama kurtarma faaliyetleri diğer ilgili Kurum ve Kuruluşlar ile koordineli şekilde yürütülmektedir. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, havacılık alanındaki olaylarda ana arama kurtarma merkezi konumundaki Denizcilik Müsteşarlığı ile yakın bir koordinasyon içinde bulunmaktadır.

2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununun "Kurtarma ve Yardım" başlıklı 42 nci maddesinde; "Ulaştırma Bakanlığı, uçuş güvenliği ile can ve mal emniyetinin sağlanması için ehil personelden oluşan kurtarma yardım teşkilatı kurulmasını ve bunların emrine, yeterli sayı ve nitelikte araç ve gereç verilmesini sağlar.

Kurtarma ve yardım ekibinin görevini yapmasına, kazaya uğramış olan ve tehlike içinde bulunan hava aracı personeli ile yerel kolluk kuvvetleri ve diğer yetkililer, yardımcı olmakla yükümlüdür.

Kurtarma ve yardım teşkilatının kuruluşu, görev ve yetkileri, çalışma esasları yönetmelikle belirlenir" hükmünü içermektedir.

Bakanlığımız bu görevleri Türkiye'nin büyük bir bölümünde teşkilatlanan, başta ülkemizdeki havaalanlarının işletilmesinden ve hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanmasından sorumlu Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, Denizcilik Müsteşarlığı, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu Başkanlığı ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü gibi bağlı ve ilgili kuruluşları arasında paylaştırmıştır.

Buna ilave olarak, herhangi bir hava aracı kazasının arama ve kurtarma hizmetlerinin yürütülmesi için kamunun tüm askeri (askeri faaliyetleri aksatmayacak şekilde)-sivil araç, gereç ve teçhizat imkanları ile tüm insan kaynakları imkanlarının kullanılmasının zorunlu olduğu Bakanlar Kurulu kararı ile 2001 yılında yayımlanan Türk Arama Kurtarma Yönetmeliğinde hükme bağlanmış olup, 19 katılımcı bakanlık, kurum veya kuruluşların görevleri belirtilerek bir hava veya deniz kazası ya da söz konusu vasıtalarından haber alınamaması durumunda uygulanacak yöntemler aynı Yönetmelik (madde 9) içinde belirtilmiştir.

Arama ve kurtarma faaliyetleri, Bakanlığımız bünyesinde Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği çerçevesinde, Denizcilik Müsteşarlığı Ana Arama Kurtarma ve Koordinasyon Merkezi(AAKKM) , Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü Yardımcı Hava Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezi (YHAKKM) olarak kurulmuş olup, uyduya dayalı COSPAS SARSAT sistemi ile görevlerini yerine getirmektedirler.

Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliğinin "Tanımlar" başlıklı 4'ncü maddesinin (f) bendinde Hava AAKM (ana arama ve kurtarma merkezi) Arama ve Kurtarma faaliyetlerinin düzenli ve çabuk yürütülmesini sağlamak için kendi, yardımcı ve gerekirse tali AKKM (arama kurtarma ve koordinasyon merkezi)'lerini oluşturabilir hükmü yer almaktadır. Aynı maddenin (g) bendinde; Yardımcı Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi (YAKKM); sorumlu olduğu Arama Kurtarma Bölgesi içinde Arama Kurtarma faaliyetlerini bağlı bulunduğu deniz veya hava AKKM(arama kurtarma ve koordinasyon merkezi) adına kontrol, koordine ve icrasından sorumlu olan merkezi görevlerine haiz bir merkez olarak tanımlanmaktadır.

Sözkonusu maddeler kapsamında Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, Yardımcı Hava Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi olarak sorumlu olduğu Arama Kurtarma Bölgesi, içerisinde, AK(arama ve kurtarma) faaliyetlerini, bağlı bulunduğu Hava AKKM (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü) adına kontrol, koordine ve icra etmektedir.

Bununla birlikte, 10.11.2005 tarihinde yayınlanan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 'nün Teşkilat ve Görevleri hakkındaki kanun gereğince belirlenen hava arama kurtarma konusunda koordinasyonun sağlanması hususu ilgili sivil ve askeri kurumlarla yapılan koordinasyon ile sağlanmaktadır.

Hava Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi- HAKKM (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü) adına görevi icra eden ve aynı zamanda Türkiye hava sahasında hava trafik hizmetlerini ifa eden Yardımcı Arama Kurtarma ve Koordinasyon Merkezi-YAKKM (Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü) tarafından finanse edilerek ülkemize kazandırılan COSPAS-SARSAT sistemi ile ilgili araç/gereçler aşağıda belirtilen kurum ve birimlere monte edilmiş ve 24 saat esasına bağlı olarak çalışılmak suretiyle hizmete verilmiştir.

1 adet GEOLUT ve 2 adet LEOLUT Esenboğa Havalimanı,

Sistem bünyesindeki 4 RCC (Rescue Coordination Center) Ünitesinden 2 adedi DHMİ Genel Müdürlüğü Esenboğa ve Atatürk Havalimanlarındaki FIC (Uçuş Bilgi Merkezi) Üniteleri,

MCC ve bir RCC Ana Arama ve Kurtarma Merkezi olan Denizcilik Müsteşarlığı,

Bir RCC Sahil Güvenlik Komutanlığı bünyesinde tesis edilmiştir.

Sözkonusu arama ve kurtarma teşkilatı kurulması görevi yukarıda belirtilen bilgilerle birlikte yapıldığından herhangi bir zafiyet sözkonusu değildir.

