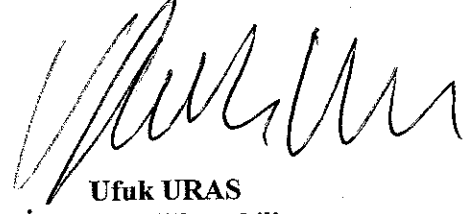


**TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞI'NA**

Aşağıdaki sorularımın, Ulaştırma Bakanı Sayın Binali YILDIRIM tarafından yazılı olarak yanıtlanmasını saygılarımla arz ederim. 6.11.2009



**Ufuk URAS**  
**İstanbul Milletvekili**

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 ;

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 ?