



T.B.M.M.

CUMHURİYET HALK PARTİSİ
Grup Başkanlığı

Tarih: **11 Mart 2020**

Sayı: **20344**

26736

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın Anayasa'nın 98 ve TBMM İçtüzüğü'nün 96. maddeleri gereğince Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit TURAN tarafından yazılı olarak yanıtlanması hususunda gereğini arz ederim.

Saygılarımla,

M. Bakan

Murat BAKAN

İzmir Milletvekili

Türkiye'de Sivil Havacılık alanında faaliyet gösteren hava yolu şirketlerinin sektörden çekilmek zorunda kalmasını konuyla ilgili uzmanlar ülkenin içinde bulunduğu bölgede yaşanan istikrarsızlığa, dünyada ve ülkemizde yaşanmakta olan ekonomik sıkıntılara ve kötü yönetimlere bağlamaktadır. Son aylarda yaşanan ve Türk Sivil Havacılığı'nın geldiği kötü duruma işaret eden uzmanlar, Atlas Hava Yolları filosunda bulunan 20 uçakla yaklaşık 20 milyon dolarlık yatırılmış sermayesi olmasına rağmen batmış olmasını örnek göstermekte, uluslararası kuruluşlar nezdinde Türk sivil havacılığının itibar kaybına neden olduğunu ifade etmektedirler. Geçtiğimiz günlerde Sabiha Gökçen Havaalanı'na inişi esnasında pistten çıkarak kaza yapan Pegasus uçağının da bu algıyı artırdığını belirten uzmanlar, özellikle Türkiye'ye uçak kiralayan şirketlerin bundan sonra daha temkinli davranacaklarını, sigorta şirketlerinin primlerini daha çok yükselteceklerini ifade etmektedir.

Bu bağlamda;

1. Son yıllarda defalarca basında da yer aldığı üzere, Türkiye'deki birçok kazadan sonra kazalardan da ders çıkararak SHGM tarafından yayımlanan "Pilotların Kaptan Olarak Atanması Ve Kaptan Eğitimine İlişkin Esaslar" talimatı 2017 yılında neden yürürlükten kaldırılmıştır? Bu talep hangi şirket veya şirketlerden gelmiştir?
2. En son meydana gelen Sabiha Gökçen'deki kazada kule yerde kalkış bekleyen 2 uçağa "biraz bekleyin rüzgar nedeniyle 10 dakika içerisinde pistin iniş kalkış yönünü değiştireceğiz" demiş olmasına rağmen inişteki Pegasus'un bu uçağın neden bekle dememiştir? Hava Trafik kontrolörü kaptan pilotu hava durumu ve rüzgarın şiddet ve yönü konusunda son derece kapsamlı bir şekilde bilgilendirmiş olmasına rağmen kaptan neden dayvört edip bir başka meydana inmek yerine ısrarla inmeye karar vermiştir? Son yaklaşımda rüzgarın yönünün ve hızının ani değişmesi ve uçağın arkadan 37 knot rüzgar almasına rağmen pilot neden pas geçmek yerine inmeye devam etmiştir?
3. Sabiha Gökçen Havalimanındaki pistin "tercihli pist" olduğu ve bu piste ilişkin olarak "tercihli pist kullanım sisteminin Türk AIP'sinin (AD 2LTFJ-14) bölümünde yayımlanmış olmasına ve 0.6 Pist başından inişlerde arka rüzgar bileşeninin pist kuruyrsa en fazla 10 knot, pist ıslaksa en fazla 5 knotun üzerinde olması halinde iniş yapılmaması yönünde tahdit/kısıtlama varken ve bu Türk AIP'sinde yayımlanmışken söz konusu uçağın inişine neden müsaade edilmiştir ve/veya kaptan pilot neden inmeye karar vermiştir?

26736

4. Kötü hava koşulları ve yağmur nedeniyle havalimanı işleticisinin ICAO Ek 14 ve ICAO Doc. 9137 part 2'ye göre pist frenleme katsayısını sık sık ölçüp kuleye bildirmesi, kulenin de iniş kalkış yapacak pilotları bu konuda bilgilendirmesi gerekirken en son olarak pist frenleme katsayısı kazadan ne kadar önce yani ne zaman ölçülmüştür? Kaza yapan pilota bu değer bildirilmiş midir?
5. Sabiha Gökçen Havalimanında tek bir pistin olması ve yoğun uçak trafiği nedeniyle mevcut pistin özellikle de uçakların inişte teker koydukları yerin ve kalkışta teker kestikleri yerin ICAO EK 14, ICAO Doc. 9137 Part 2 ve Milli mevzuat gereğince en az 2 ayda 1 kez uygun olarak seçilecek olan kimyasal maddeler ile yıkanarak lastik tozundan ve diğer kaygan maddelerden arındırılması ve haftada bir kez de sürtünme testinin yapılması gerekmektedir en son olarak bu pist ne zaman temizlenmiştir? Ve sürtünme testi ne zaman yapılmıştır?
6. Hava Trafik Kontrolörleri ve Pilotların meteoroloji konusundaki eğitimleri ve bilgileri sorgulanmış ve eğitim programları tekrar gözden geçirilmiş midir? İlave eğitim koşulu getirilecek midir?
7. Sabiha Gökçen Havalimanındaki mevcut pistin kaplaması trafiğe açıldığı günden bugüne kadar en son ne zaman yapılmıştır? Bu konu havaalanına sertifika verilirken SHGM tarafından onaylanması gereken Sabiha Gökçen Havalimanının bakım programında veya eklerinde yer almış mıdır?
8. ICAO EK 14'e göre olabilecek bu tür kazalarda itfaiyenin ve ambulansın havalimanının en uzak noktasına en geç 3 dakika içerisinde ulaşması zorunluluğu varken neden bu uçağa 28 dakikada müdahale edilebilinmiştir? Bu havalimanında en son ne zaman bu konularda tatbikat yapılmıştır?
9. 2.4 pist başında "Pist sonu emniyet alanı (RESA): uzatılan pist merkez hattına simetrik olan ve esas olarak piste erken temas eden veya pist sonunda durmayan bir uçağın uğrayacağı zarar riskini azaltmak üzere öngörülen şerit sonuna bitişik olan alanı," oluşturulan 90 metre RESA alanı sonrası 3000 mt. Olan pist uzunluğu 2910 metreye düşürülmüş olmasına rağmen neden hala pist uzunluğu birçok dokümanda 3000 mt. olarak yer almaktadır? Ayrıca oluşturulan bu 90 mt beton RESA alanından sonra uçağın bu sahayı da geçmesi halinde toprağa saplanabilmesi için bir toprak alan oluşturulması gerekirken, RESA'dan sonra en az 30-40 Mt. Olduğu anlaşılan çukurun orada bulunması bu kazada ölümlere ve başta da pilotlar olmak üzere yaralanmalara sebep olmuş mudur? Bu konu üzerine tespit çalışmaları yapılmış mıdır?
10. İnşaatı devam eden 2. Pistin yıldır bir türlü tamamlanamaması ve mevcut pistin başta rutin bakımları olmak üzere her türlü eksikliğin giderilmesinin yetkililer tarafından bu pistin bitimine bağlanmasının bu kazaya etkisi ne olmuştur?
11. Bu kazadan sonra kaza kırım raporu bitirilmeden pilotlar hakkında dava açılması ve kaptanın tutuklanması Türkiye'de havacılığın gelişmişlik düzeyine rağmen Havacılık ve Uzay konusunda hiçbir ihtisas mahkemesinin bulunmamasından kaynaklanmaktadır. Bu ve benzeri kazalardan sonra açılan davaların ve bilirkişilik müessesesinin sağlıklı işleminin sağlanması amacıyla herhangi bir çalışma yapılması düşünülmekte midir?
12. THY'nin kontrolsüz bir şekilde büyümeye devam etmesi nedeniyle her yıl en az iki kez sınav açıp özel sektörün elindeki tecrübeli pilotları THY'ye aldığı bilinmektedir. Bu durumun bu kazaya herhangi bir etkisi olmuş mudur?