



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit Turhan tarafından Anayasa'nın 98'inci ve İçtüzüğü'nün 96'ncı ve 99'uncu maddeleri gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını rica ederim.

Serpil KEMALBAY PEKGÖZEGÜ

İzmir Milletvekili

İzmir Adnan Menderes-Sabiha Gökçen seferini yapan ve 177'si yolcu, 6'sı mürettebat olmak üzere 183 kişinin bulunduğu Pegasus 'a ait yolcu uçağı 5 Şubat 2020 tarihinde İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'na iniş yaptığı sırada pisten çıkarak bir süre sürüklenmiş ve çevre güvenlik duvarına çarparak 3 parçaya bölünmüş, kazada Songül Bozkurt, Alev Gençoglu ve Zehra Bilge Koçar isimli yolcular yaşamlarını kaybederken diğer yolcular ve mürettebat ise yaralanmıştır. Basında ve sosyal medyada paylaşılan görüntülerde, uçak kazasında yaralı olarak kurtulan bazı yolcuların ambulanslarla yerine havaalanının yolcu otobüsüyle tahliye edildiği, otobüste sağlık personelinin olmadığı, otobüsün içinde yerde yatan ve kanaması olan yolcuların taşındığı, bazı yaralı yolcuların ise kendi imkânları ile uçaktan çıktığı görülmüştür. Yaralı yolcuların enkaz alanından ring araçlarıyla sağlık personeli olmadan taşınması ise felaketler karşısındaki kurumsal kapasitenin vahim durumunu göstermiştir.

Yaşanan kazadan sonra konunun uzmanları tarafından birçok değerlendirmeler yapılmıştır. Özellikle İstanbul Havaalanı'nın bu uçak kazasında etkisinin büyük olduğu, Sabiha Gökçen Havaalanı'na ikinci pist ihtiyacının 10 yıl önce tespit edilip büyük ihaleler yapılmasına karşın bitirilip hizmete açılmamasının sebep olduğu tartışılmıştır. Sabiha Gökçen Havalimanı'nın trafik yönünün İstanbul Havalimanı'na göre belirlenmesinin uçak kazasına sebebiyet verdiği iddia edilmiştir.

Uzmanlara göre İstanbul Havalimanı'na yaklaşma kuzeye doğru organize edilmişken, Sabiha Gökçen de buna uygun şekilde düzenlenme zorunluluğu doğmaktadır. Ancak Sabiha

Gökçen'deki rüzgar aksi tarafa inişi gerektirdiğinde o trafiği değiştirmek İstanbul Havalimanı'nın trafiğini de alt üst edecek bir değişim olmaktadır. Buna rağmen değiştirilmesi zorunlu hale gelirse, trafiği değiştirmenin Yaklaşma Kontrolünün yetkisinde olduğu, aksi halde pilotların pisti pas geçmeleri gerektiği belirtilmiştir. Ancak Pegasus'un rötarların önüne geçmek ve giderleri azaltmak için pilotlarına pisti pas geçmemeleri yönünde baskı yaptığı da ne yazık ki iddialar arasında yer almaktadır. Pegasus'a ait uçaktan önceki 2 uçağın meteorolojik koşulların (rüzgar ve yağmur) inişe uygun olmaması nedeni ile rüzgarı karşılarına almak ve inişte sorun yaşamamak için "pas" geçtiği, 2 uçağın "ters iniş" istediği de verilen bilgiler arasındadır. Uydu görüntüleri incelemesinde ise piste deniz yönüne doğru inen uçaklar için pist sonunda daha geniş bir alan bırakıldığı, deniz yönünden inen uçaklar için ise daha küçük bir alan kaldığı, pistin sonunda daha geniş bir alan olması durumunda uçağın tepeden aşağı, yola doğru düşmeyeceği ve böylece daha az hasara yol açacağına dair yorumlar da bulunmaktadır.

Bir diğer iddia ise kazadan bir gün önce yapılan 2019 değerlendirme toplantısında ifade ettiğiniz Sabiha Gökçen'in trafiğinin giderek arttığı ancak bir pist olduğu ve bu pistinde "yorgun pist" olduğu iddiasıdır. İhalesi yapılan iki etaplı ikinci pist konusu da kazadan sonra en çok tartışılan konular arasında yerini almıştır.

Bu bağlamda;

- 1- Tarafınızca kazadan bir gün önce yaptığınız 2019 değerlendirme toplantısında pistin yorgunluğuna dair ifadelerinize karşılık kazayı önlemek için neden önlem alınmamıştır?
- 2- Kaza yapan uçağın yardımcı pilotunun Hollandalı olması buna karşılık kulenin iletişim dili olarak Türkçe konuşmasının kazaya ve güvenlik zafiyetine sebep olduğu yönündeki iddia doğru mudur? Uluslararası havacılık standartları gereği kule-uçak iletişiminin İngilizce yapılmamasının nedeni nedir?
- 3- Yaralı yolcuların ambulans yerine otobüslerle taşınması ile ilgili bir soruşturma başlatılmış mıdır?
- 4- Yaşanan uçak kazasının ardından hangi kurum ve kişiler hakkında soruşturma başlatılmıştır? Şu ana kadar yapılan soruşturmadan herhangi bir sonuç alınmış mıdır?

Ufobb

- 5- Yaklaşma Kontrolün iniş yönünü değiştirmemesinin İstanbul Havalimanı ile aynı yönde yaklaştırma çabasından ileri geldiği iddiaları doğru mudur?
- 6- Pegasus'un pilotlara pas geçmemeleri için baskı yaptığı iddiaları araştırılmış mıdır? Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün daha önce bu yönde hazırladığı bir rapor var mıdır? Var ise güvenli uçuşu garanti altına almak üzere firmaların finansal kaygılarını bertaraf edecek ne tür tedbirler alınmıştır?
- 7- Sabiha Gökçen Havalimanı'nın birinci pistinin kapsamlı bakım onarımı en son hangi tarihte yapılmıştır?
- 8- İstanbul Havalimanı için alınması öngörülen ve Sabiha Gökçen Havalimanı için de kullanılabilir olan meteoroloji radarı halen neden alınmamıştır?
- 9- Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü 2018 yılı Sayıştay Denetim Raporunda yer alan bilgilere göre; Sabiha Gökçen Havalimanı ikinci pist ihale sözleşmesinin 20.5.2015 tarihinde yapıldığı, işin bitmesi gereken tarihin 21.6.2017 olmasına rağmen, 3 defa süre uzatımı ile 24.6.2019 tarihine kadar uzatıldığı ortaya konulmuştur. Ek sürelerle rağmen ikinci pist neden halen tamamlanmamıştır?
- 10- Sabiha Gökçen Havalimanındaki ikinci pistin yapımının geciktirilmesi ile İstanbul Hava Limanının daha aktif kullanımı mı hedeflenmektedir?
- 11- Son 2 yılda Türkiye'de yaşanan uçak kazası ve ramak kala sayısı kaçtır? Bunların kaç THY'na, kaç özel firmalara aittir?
- 12- Son 18 yılda Türkiye'de yaşanan uçak kazalarında yaşamını yitiren ve yaralananların sayısı kaçtır?