



T.B.M.M.
CUMHURİYET HALK PARTİSİ
Grup Başkanlığı
Tarih : 26.7.2024
Sayı : 733

10/1696

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Bir süredir uçak yolcularının rötar şikayetlerinde artışlar görülmektedir. Hava Trafik Kontrolörleri, Türk hava sahasındaki sivil, askeri, İHA/SİHA ve VIP trafikler dahil olmak üzere her türlü hava aracının emniyetli bir şekilde sevk ve yönetiminden sorumlu meslek grubudur. Hava trafik kontrolörleri Türkiye çapında İnisiyatif Almadan Çalışma (İAÇ) olarak bu uygulamayı hayata geçirmişlerdir. Bu süreçte meslek özlük haklarının iyileştirilmesi için adım atan hava trafik kontrolörleri dokuz hafta boyunca belirli günlerde İAÇ uygulayarak tüm hava trafik hizmetlerini kuralları ve prosedürleri harfiyen uygulayarak gerçekleştirmişlerdir.

Hava trafik kontrolörleri, Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) Genel Müdürlüğü çatısı altında istihdam edilmekle birlikte maaşlarından, emekli primlerine, kullandıkları servislerden, eğitimlerine varıncaya kadar maliyetlerinin tamamı ülkemizin de üyesi olduğu, Brüksel merkezli Avrupa Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL) kuruluş vasıtasıyla karşılanmaktadır.

Sayıştay Başkanlığı'nın tavsiyeleri doğrultusunda hava trafik kontrolörlerinin mali ve sosyal haklarının (gösterge aylığı, ek gösterge aylığı, taban aylığı, kıdem aylığı, tazminatlar, görev tazminatı, ek ödeme, fazla çalışma ücreti, yabancı dil tazminatı ve aile yardımı ödeneği) emsal ülke standartlarına çıkarılması; havacılık tazminatı ödemelerinde kurum bünyesinde görev yapan, önem ve itibar bakımından denk meslek grubu olan pilotlarla birlikte ayrı bir klasmanda tutulması için gerekli çalışmanın yapılması amacıyla Anayasa'nın 98. ve TBMM İçtüzüğü'nün 104. ve 105. Maddeleri uyarınca Meclis Araştırması açılmasını talep ederim.

Saygılarımla.


Doç. Dr. Gökhan Günaydın
İstanbul Milletvekili
CHP Grup Başkanvekili

GEREKÇE

Günümüzde havalimanı ve uçuş ağlarının genişlemesi, uçak üretimlerinin modern teknolojiler ile birlikte hızlanması, toplum refahının yükselmesi sonucunda havayolu taşımacılığına yönelik talep artış göstermektedir. Hava sahasında uçuş yapan birden fazla uçağın birbirleri ile belirli noktalarda karşılaşma olasılıklarının trafik sayısının artması ile birlikte yükselmesi hava trafik kontrol faaliyetlerinin performansının önemli bir unsur olduğunu ortaya çıkarmaktadır.

Hava trafik kontrolörleri, meydan kontrolörü, yaklaşma kontrolörü ve saha kontrolörü olarak üç farklı pozisyonda çalışmaktadırlar. Bu pozisyonlar ile hava sahasının bütününde trafiklerin farklı taleplerine birbirleriyle koordinasyon içinde çalışarak hizmet verirler. Bu hizmet verilirken birçok farklı araç ve teknikler kullanılmaktadır. Bu tekniklerden bazıları vektörleme, hız kontrolü, varyo kontrolörü ve seviye değişikliği gibidir. Hava trafik kontrolörlerinin bu teknikleri kullanmaları her zaman trafiği hızlandırmamakta, kapasitenin aşımı durumlarında daha fazla gecikmelere veya iş yükü artışına da neden olabilmektedir.

Doküman 4444, hava sahası kısıtlamaları, hava trafik kontrolörü iş yükünce ve trafik yoğunluğuna bağlı olarak, yapılan koordinasyonlarda zaman kaybı yaşanmaması koşuluyla bir hava aracına mümkün olan en kısa rotanın sunulmasını önermektedir (ICAO, 2016).¹

Türkiye'deki hava trafik kontrolörleri de 9 Eylül 2023 tarihinde kendi özlük hakları, meslek koşullarının geliştirilmesi için farkındalık yaratmak amacıyla bu tekniklerin kullanımında, kendi iş yüklerini ve trafik yoğunluğunu inisiyatif alarak arttırmayacak şekilde, uluslararası ve ulusal mevzuatlara harfiyen uyarak çalışmaya devam edeceklerini bildirmişlerdir. Bu kapsamda İnisiyatif Almadan Çalışma (İAÇ) olarak adlandırdıkları bir süreç için çağrıda bulunmuşlardır. Bu süreçte zorunluluk teşkil etmeyen, iş yükü ve sorumluluk artırma pahasına yapılan direk rota verme tekniğinin yapılmaması, AIP (Havacılık Enformasyon Yayını)'lerde belirtilen usullerin inisiyatif almadan harfiyen uyulması karar verilmiştir. İAÇ süreci 26 Eylül tarihinde başlamış olup haftanın salı ve perşembe günleri, bir hafta cuma ve pazar uygulanmış, geri kalan haftalarda ise cuma, cumartesi ve pazar günlerinde uygulama yapılmıştır. 30 Kasım 2023 tarihinde ise İAÇ'ye ara verilmiştir. Tüm süreç boyunca oluşan genel ortalamaya baktığımız zaman İAÇ uygulanan günlerde uçuş başına giden trafiklerde 5,6 dakika, gelen trafiklerde 6,39 dakika gecikme tespit edilmiştir. Dakikada ortaya çıkan gecikme maliyeti ise giden trafiklerde 77,0 Euro, gelen trafiklerde ise 47,5 Euro olmuştur. Bu durumda hava trafik kontrolörleri tarafından uygulanan İAÇ süreci boyunca oluşan gecikmelerden dolayı giden bir trafik ortalama 265,8 Euro maliyet artışı yaşanırken, gelen bir trafik ortalama 492 Euro maliyet artışı yaşanmıştır.²

¹ ICAO. (2016). Doc 4444 – Procedures for air navigation services (16. bs.). Montreal: *International Civil Aviation Organization*.

² <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/3633238>

Günümüzde dünya genelinde trafik talebinin artması kontrol hizmetleri kapasitesini zorlamakta, bu durum sonucunda da gecikmeler ve iptaller yaşanmaktadır. Sayıştay Başkanlığı'nın önerilerine bakıldığında hava trafik kontrolörlerimizin mali ve özlük haklarının emsal ülke standartlarına çıkarılması amacıyla seyrüsefer (havacılık) tazminatı ödemelerinde hava trafik kontrolörlerimizin kurum bünyesinde göre yapan, önem ve itibar bakımından denk meslek grubu olan pilotlarla birlikte ayrı bir kulvarda tutularak tazminat oranlarında gerekli güncellemelerin yapılması; işe alım şartları ve mesleki nitelikleri göz önünde bulundurularak, uzman kadrosuna denk bir statüde bulunan ek göstergelerinin 4200'e çıkartılması; hava trafik kontrolörlerimiz için kariyer planlaması düzenlemeleri yapılmalıdır. Bu bağlamda söz konusu sorunların çok yönlü ve bütünlüklü bir yaklaşımla incelenip değerlendirileceği Meclis araştırması yapılması elzemdir.