



T.B.M.M.

CUMHURİYET HALK PARTİSİ
Grup Başkanlığı

Tarih: **03 Temmuz 2024**

Sayı: **5556**

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

14051

Aşağıdaki sorularımın Anayasa'nın 98, TBMM İç Tüzüğü'nün 96. Maddeleri uyarınca Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdülkadir Uraloğlu tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim. 01.07.2024


Oğuz Kaan SALICI
İstanbul Milletvekili

Bakanlığınıza bağlı Devlet Hava Meydanları İşletmeleri bünyesinde yaklaşık 2000 hava trafik kontrolörü çalışmaktadır. Kontrolörler; ülkemizin bir milyon kilometrekarelik hava sahasındaki her türlü hava aracının güvenli şekilde sevk ve idaresinden sorumlu olup hava trafiğinin sıkışmadan 24 saat sürekli kontrollü seyrini sağlamaktadırlar.

Ülkemizin üyesi olduğu Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL); üye ülkelerin hava sahalarını kullanan havayolu şirketlerinden ücret tahsil etmekte, ilgili ülkelere aktarmaktadır. Kontrolörlerin tüm maddi olanakları ülkemiz hazinesine külfet olmadan, EUROCONTROL tarafından ülkemize aktarılan gelirden karşılanmaktadır. Ancak ülkemiz tarafından EUROCONTROL'e bildirilen, hava sahamızın kullanım bedelini ifade eden "birim milli maliyet"te herhangi bir artışa gidilmemesi, kontrolörlerin maddi gelirlerinin üye ülkelerdeki meslektaşlarına oranla düşük kalmasına neden olmuştur. Bu durum Sayıştay raporlarında da tespit edilmiş, Sayıştay DHMİ'ye kontrolörlerin özlük haklarının emsal ülkelerdekilerle denkleştirilmesini tavsiye etmiştir.

Geleneksel nokta itibariyle Sayıştay raporlarındaki denkleştirme yapılmadığından kontrolörler; haklı taleplerine dikkat çekmek amacıyla "inisiyatif almadan çalışma" olarak tanımlanan, uluslararası standartlara göre yapmaları zorunlu olan görevleri haricinde uçaklara direkt rota veremeyerek sendikal bir mücadele başlatmışlardır.

EUROCONTROL'ün 10 Mayıs-26 Haziran 2024 tarihleri arasındaki verilerine göre; ülkemizde 15 dakikayı aşan gecikmeli hava trafiği oranı %23 iken, bu oran kontrolörlerin inisiyatif almadan çalışma yaptığı günlerde iki katına çıkarak %45'e kadar yükselmiştir. 29 Haziran Cumartesi günü Antalya Havalimanı, ortalama 74 dakikalık gecikmeyle dünya genelindeki havalimanları içerisinde en çok gecikmenin olduğu nokta olmuştur.

Jeopolitik konumunun yanı sıra başta Ukrayna, Suriye ve Filistin'deki siyasi ve askeri gelişmeler ülkemiz hava sahasını bölgenin en yoğun hava sahası haline getirmiştir. Buna tatil sezonunun açılmasıyla kontrolörlerin sendikal mücadelesi de eklenince, özellikle son bir haftada başta İstanbul ve Antalya havalimanlarından saatleri aşan rötar ve yolcularla görevliler arasındaki gerginlik haberleri yaygınlaşmıştır.

Geçtiğimiz hafta sonu THY Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Bolat, katıldığı TV programında konuyla ilgili yaptığı açıklamada; "uçuş bazında inisiyatif almadan çalışmanın

etkilerini incelediklerini, mahkemeden bilirkşi istediklerini, uçaklar geciktiriliyorsa mahkeme önünde hesaplaşacaklarını” söyleyerek kontrolörlere adeta parmak sallamıştır.

Yaşanan gelişmeler kontrolörlerin talepleri karşılanmazsa ülkemiz sivil havacılık sektörü için yaz sezonunun zor geçeceğini; sektörün havayolu şirketlerinden yolculara, kontrolörlerden devlet otoritesine kadar tüm paydaşları arasındaki gerginliğin artacağını göstermektedir.

Bu bağlamda;

1. Kontrolörlerin özlük haklarının iyileştirilmesinin önündeki engeller nelerdir?
2. TBMM Bayındırlık İmar Ulaştırma ve Turizm Komisyonu’nda görüşülen “Türk Sivil Havacılık Kanunu ile Bazı Kanunlarda ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi”nin TBMM Genel Kurulu’ndaki görüşmelerine bu hafta başlanacak olup genel kurul aşamasında kontrolörlerin taleplerini karşılayacak nitelikte düzenlemenin teklife girme durumu var mıdır, yoksa daha sonra bir düzenleme yapılması planlanmakta mıdır?
3. Eurocontrol’ün 2023 yılındaki verilerine göre kuruluşa üye 42 ülke arasında en çok hava seyrüsefer hizmeti veren ikinci ülke olan Türkiye, verdiği hizmet karşılığında kuruluştan birinci sıradaki Fransa’nın 3’te biri kadar birim başı ödeme almaktadır. Hava sahamızdaki yoğunluğa rağmen üstün seyrüsefer hizmeti veren ülkemiz, hava sahasını neden ucuza kullandırmaktadır?
4. Rötarlardan dolayı havayolu şirketlerinin yolculara ödemek zorunda kaldığı tazminatlar, verdikleri ek hizmetlerle uçakların yakıt sarfiyatındaki artışlar dikkate alındığında; inisiyatif almadan çalışmanın gerçekleştiği günlerde ne kadarlık bir maddi kaybın oluştuğu tahmin edilmektedir?
5. Kontrolörlerin taleplerinin karşılanmasının Hazineye bir külfet getirmeyeceği, tüm maliyetin EUROCONTROL tarafından karşılanacağı ortadayken neden bu zararlara göz yumulmaktadır?
6. Ülkemizin en önemli gelir kaynağı olan turizm sezonun ortasında yaşanan gelişmelerin ülke imajına ve markasına etkisi ne olacaktır?