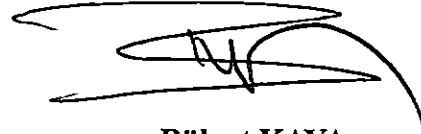


## TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir URALOĞLU, 13 Temmuz 2025'de, 1745 transit uçuşla Türk hava sahasında tüm zamanların en yüksek günlük transit uçuş sayısına ulaşıldığını, 12 Temmuz'da, 6 bin 110 uçuş trafiğiyle bir başka tarihi başarıya daha imza atıldığını beyan etti. Ancak Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL) üyesi olan Türkiye, hava sahasını kullanan uçaklardan tahsil edilen ücretlerden sağlanan geliri yeterince değerlendirememektedir.

Özellikle Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) personeline ödenen "Havacılık Tazminatı" konusunda yaşanan eşitsizlik, ülkemize döviz kaybı olarak yansımakta, kamu bütçesine gereksiz yük oluşturmaktadır. Danıştay kararlarına rağmen bazı personel gruplarına gerekli ödemelerin yapılmaması, hem gelir adaletsizliğini hem de iş barışını zedelemektedir. Ayrıca EUROCONTROL kapsamında uygulanan "Maliyetlerin Tam Geri Dönüşümü" modeli personel dışındaki diğer tesis ve teçhizat yatırımlarında yeterince etkin kullanılmamaktadır. Türkiye'nin sağladığı hizmetin karşılığını alamaması, ciddi ekonomik ve yapısal sorunlara yol açmaktadır.

Bu kapsamda, kamu kaynaklarının verimli kullanılabilmesi amacıyla EUROCONTROL'den elde edilmesi gereken mali kayıpların önlenmesi ve kurumsal yapının iyileştirilmesi için çözüm önerilerinin belirlenmesi amacıyla Anayasa'nın 98'inci, İçtüzüğü'nün 102'nci ve 103'üncü maddeleri gereğince Genel Görüşme açılmasını arz ve teklif ederim.



**Bülent KAYA**  
İstanbul Milletvekili  
Grup Başkanı

## **GEREKÇE:**

Türkiye'nin 1989 yılından bu yana üyesi olduğu Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL), 41 üye devletin hava sahasını kullanan uçaklardan geçiş ücreti tahsil ederek bu gelirleri, ilgili ülkelerde hava trafiği güvenliği yatırımları ve personel yetiştirilmesi için kullanılmak üzere üye ülkelere aktarmaktadır.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir URALOĞLU, 13 Temmuz 2025'de gerçekleşen, 1745 transit uçuşla Türk hava sahasında tüm zamanların en yüksek günlük transit uçuş sayısına ulaşıldığını, 12 Temmuz'da, 6 bin 110 uçuş trafiğiyle bir başka tarihi başarıya daha imza atıldığını beyan etti.

Avrupa'nın en büyük hava sahalarından birine ve jeopolitik konumuna sahip olan ülkemizin bu ödemedeki aldığı payın benzer özelliklere sahip olmayan Avrupa ülkeleri ile kıyas edilemeyecek kadar az olduğu bilinmektedir. Türkiye ile benzer hava trafik hizmetleri altyapısına sahip Fransa ve Almanya gibi ülkelerde "yol ücretleri birim maliyetleri" ülkemize kıyasla yaklaşık 4 kat fazladır. Bu farkın temel nedeni, Türkiye'de hava trafik altyapısı ve personeline yansıtılan maliyetlerin düşük kalmasıdır.

EUROCONTROL kapsamında havalimanı çalışanlarına "Havacılık Tazminatı" ödenmektedir. DHMİ personeli bu tazminatı 2005 yılında almaya başlamıştır. Ödemeler EURO cinsinden yapıldığından, ülkemize döviz girişi sağlanmakta ve gelir vergisi yoluyla bütçeye katkı oluşturulmaktadır. 399 sayılı KHK Ek 2. madde ve YPK'nın 2012 tarihli kararıyla bu tazminatın usul ve oranları belirlenmiş, çalışanlar 3 maliyet grubuna ayrılmıştır. Ancak özellikle elektrik ve makine personeline düşük tazminat ödenmesi, ülkemizin döviz gelirini azaltmakta ve bu gelirlerin EUROCONTROL'e geri gönderilmesine neden olmaktadır.

Danıştay 12. Dairesi tarafından "Elektrik ve makine/motor personeline de (Mesleki pozisyonlarına paralel olarak) Ek-1 sayılı Cetvelde elektronik personeli için belirlenmiş olan havacılık tazminatı oran ve usulünün aynen uygulanmasına" karar verilmiş ve karar İdari Dava Daireleri Genel Kurulunca onanmış olmasına hatta kararın uygulanması için 11.08.2022 tarihinde Cumhurbaşkanlığı tarafından Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına yazı yazılmış olmasına karşın bu karar hala uygulanmamaktadır.

Danıştay 12. Dairesi ve İdari Dava Daireleri Kurulu kararlarına göre, elektrik ve makine/motor personeline de elektronik personeliyle aynı tazminat oranı uygulanmalıdır. Bu karar doğrultusunda 2022'de Cumhurbaşkanlığı tarafından Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına yazı yazılmış olmasına karşın bu karar hala uygulanmamaktadır. Bu durum, yaklaşık 454,7 milyon Euro'nun geri gönderilmesi anlamına gelmekte; ayrıca ilgili personelin maaşları

EUROCONTROL yerine Türkiye bütçesinden karşılandığı için kamuya gereksiz mali yük oluşturmaktadır. Üstelik bu kaybın geçmişe doğru telafisi mümkün değildir.

Türkiye'nin uyguladığı "Maliyetlerin Tam Geri Dönüşümü" modeli, seyrüsefer hizmetlerine yönelik harcamaların kullanıcı ücretleri üzerinden geri alınmasına imkân tanımaktadır. Bu model sayesinde özellikle altyapı geliştirme ve teknoloji modernizasyonu gibi yatırımlar sürdürülebilir şekilde finanse edilebilmelidir. Ancak uygulamada, özellikle Makine ve Elektrik Birimi'nin ihtiyaçları bu model üzerinden değil doğrudan devlet bütçesinden karşılanmaktadır. Bu da mevcut potansiyelin etkin kullanılmadığını göstermektedir.

Her yeni düzenlemede DHMİ personeli arasında ücret skalası genişlemekte, bazı birimlere fayda sağlanırken büyük çoğunluk dışarıda kalmakta, kurum içinde derin gelir uçurumu ve adaletsizlik oluşmaktadır. Yapılan tazminat artışları sadece kurumun %25'ine fayda sağlamakta, %75'lik kesim ise görmezden gelinmektedir. Bu durum çalışanlar arasında iş barışını ciddi biçimde bozmaktadır. Sayıştay raporlarında da bu yapısal sorunlar yıllardır dile getirilmiş olsa da herhangi bir yapıcı adım atılamamıştır.

Türkiye, verdiği hizmet bakımından EUROCONTROL'e üye 41 ülke içerisinde 2'nci sırada yer alırken, elde ettiği gelir bakımından 6'ncı sıradadır. Personel maliyetlerinin toplam maliyetler içindeki payı Türkiye'de %34,4-%45 arasında değişirken, bu oran Almanya'da %73, İspanya'da %75, Yunanistan'da %80, Romanya'da %81,4'tür. EUROCONTROL ortalamasının %64 olduğu ifade edilmektedir. Avrupa ülkelerinde bir uçaktan ortalama 80 Euro alınırken Türkiye'de bu rakam 30 Euro'dur. Aynı işi yapan personelin maaşı Avrupa'da 8-10 bin Euro iken Türkiye'de 2.300 Euro düzeyindedir. Bu fark nedeniyle ülkemiz her yıl yaklaşık 1 milyar Euro döviz kaybı yaşamaktadır.

Mart 2025'te çıkarılan 7546 sayılı Kanun'un ilgili maddesiyle yapılan düzenleme, havacılık tazminatı sorununu çözmekten uzak kalmış, DHMİ içinde gelir adaletsizliğini ve huzursuzluğu ortadan kaldıramamıştır. Havacılık Tazminatında yaşanan sorunların ortadan kaldırılması ve personelin maksimum düzeyde faydalandırılması için, gerekli yasal düzenlemelerin bir an önce yapılmasına ihtiyaç duyulmaktadır.

Üye 41 ülkede seyrüsefer ve işletme hizmetleri ayrıken Türkiye'de tek çatı altında yürütülmesinin oluşturduğu karmaşa ve sorunların tespiti ile tazminat gruplarının yeniden belirlenerek tüm DHMİ personelinin mesleki koşullarının iyileştirilmesi şarttır. Bu nedenle, kamu kaynaklarının verimli kullanılabilmesi amacıyla EUROCONTROL'den elde edilmesi gereken mali kayıpların önlenmesi ve kurumsal yapının iyileştirilmesi için çözüm önerilerinin belirlenmesi amacıyla TBMM Genel Kurulu'nda görüşülmesi gerekmektedir.

MİLLETVEKİLİ ADI SOYADI	SEÇİM BÖLGESİ	İMZA
SADULLAH KISACIK	ADANA	
İDRİS ŞAHİN	ANKARA	
MESUT DOĞAN	ANKARA	
SADULLAH ERGİN.	ANKARA	
ŞERAFETTİN KILIÇ	ANTALYA	
CEMALETTİN KANİ TORUN	BURSA	
MEHMET ATMACA	BURSA	
SEMA SİLKİN ÜN	DENİZLİ	
ERTUĞRUL KAYA	GAZİANTEP	
NECMETTİN ÇALIŞKAN	HATAY	
BÜLENT KAYA	İSTANBUL	
DOĞAN DEMİR	İSTANBUL	
ELİF ESEN	İSTANBUL	
HASAN KARAL	İSTANBUL	
MEDENİ YILMAZ	İSTANBUL	
MUSTAFA KAYA	İSTANBUL	
BİROL AYDIN	İSTANBUL	
MUSTAFA BİLİCİ	İZMİR	
İRFAN KARATUTLU	KAHRAMANMARAŞ	
MEHMET EMİN EKMEN	MERSİN	
SELÇUK ÖZDAĞ	MUĞLA	
MEHMET KARAMAN	SAMSUN	