

T.C.
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
Araştırma Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı

SAYI : B.11.0.APK.0.10.01.21./EA/- 1112-30649
KONU :Ardahan Milletvekili
Sayın Ensar ÖĞÜT'ün
yazılı soru önergesi

13 Ağustos 2004

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İLGİ: TBMM Başkanlığının 21.07.2004 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-6502 sayılı yazısı.

Ardahan Milletvekili Sayın Ensar ÖĞÜT'ün 7/3270-6696 sayılı yazılı soru önergesinin cevabı ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.


Binali YILDIRIM
Ulaştırma Bakanı

E K :

1 Cevap formu ve ekleri(4 Sayfa)

DAĞITIM:

TBMM Başkanlığına
Başbakanlığa

ARDAHAN MİLLETVEKİLİ SAYIN ENSAR ÖĞÜT'ÜN 7/3270-6696
SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 31. maddesi uyarınca, Türkiye Cumhuriyeti Ülkesi içinde iki nokta arasında havayolu ile ticari amaçlı yolcu, posta ve yük taşımaları Türk Hava araçları ile yapılır. Türk Sivil Havacılık Kanunu'na göre çıkarılan Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği'nin değişik 18. maddesinin e bendinde, işletme faaliyet sahalarına bağlı olarak işletmelerin bulundurması gerekli en az hava aracının sayısını ve işletmecilerin bulundurması gereken hava araçlarının işletmeye başlamadan önce Türk uçak siciline geçirilmesi ve uçak sicilinde kendi adlarında tescil edilmesinin zorunluluğunu düzenlemiştir.

Türk hava sahasından yararlanacak hava araçlarının hangileri olduğu ilgili kanunun 6. maddesinde Türk Devlet hava araçları, Türk uçak siciline kayıtlı Türk sivil hava araçları ve Türkiye'nin taraf olduğu anlaşmalar uyarınca Türk Hava Sahasında uçmalarına müsaade edilen hava araçları olarak düzenlenmiştir. Bunların dışında kalan her türlü hava aracının Hava Sahasını kullanması Ulaştırma Bakanlığının iznine tabidir. Ulaştırma Bakanlığı gerekli izni vermeden önce Genelkurmay Başkanlığı ve Dışişleri Bakanlığının görüşünü almak zorundadır.

Bir sivil hava aracının tescil edilmesi için 49. madde gereğince hava aracının Türk sivil hava aracı olması; başka bir memlekette tescil edilmemiş olması ve eğer tescil edilmiş ise oradan kaydının silindiğine dair belge getirilmiş olması; hava aracını uçuşa elverişli bulduğuna dair Ulaştırma Bakanlığınca verilmiş belgeyi haiz olması gerekir. Sicile tescil edilmiş bulunan Türk sivil hava aracı, ilgili yönetmelik hükümlerine göre belirlenmiş milliyet ve tescil işaretlerinden başkasını taşıyamaz ve başka bir devletin siciline tescil olunamayacağı ve Türk tabiiyet ve tescil işaretini taşıyacağı kanunun 58. maddesinde öngörülmüştür ve bu vahim durum 03.07.2004 tarihli Sabah Gazetesinde yer alan Güntay Şimşek'in köşe yazısında da yer almıştır.

2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu 31. Maddesinde “ Türkiye Cumhuriyeti ülkesi içinde, iki nokta arasında havayolu ile ticari amaçla yolcu, posta ve yük taşımaları Türk Hava araçlarıyla yapılır.” hükmü bulunmakla beraber, aynı Kanunun 3. maddesi “d” bendinde “Türk Sivil Hava aracı terimi : Devlet hava araçları tanımı dışında kalan ve mülkiyeti Türk devletine veya kamu tüzelkişilerine veya Türk vatandaşlarına ait araçları” kapsar ifadesi yer almaktadır. Bilindiği üzere başta THY A.O. olmak üzere iç hatlarda sefer yapan havayolu taşıyıcılarının uçaklarının büyük bir çoğunluğu Türk tescilinde olmasına rağmen kiralık uçaklardır.

Türkiye için büyük ihtiyaç olan kargo şirketlerinin kurulabilmesi veya mevcut kurulu bulunan havayolu işletmelerinin kargo uçağı kullanabilmesi için 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu kapsamında hazırlanan Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY6A) ile büyük kolaylıklar sağlanmıştır.



Ayrıca, ICAO Annex 16 Chapter 3 ile öngörülen Gürültü Standartları ve Tip Sertifikası, (SHY6A Yönetmeliğinin 18. Maddesinin (n) bendi) yolcu taşımak üzere işletme ruhsatı alacak havayolu şirketleri için, uçakların Gürültü Limitlerine uyma ve tip sertifikası bulundurma koşulu getirilmişken, kargo şirketleri için bu koşullar aranmamaktadır.

Bununla birlikte, 1983 yılında yayınlanan 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunundan sonra ICAO tarafından Şikago Sözleşmesinin 83. BIS maddesi 1986 yılında değiştirilerek, havayolu işletmelerinin geçici süreler ile yabancı tescilli uçak kullanmalarına imkan sağlanmıştır.

Bilindiği üzere, Ülkemizin de 1945 yılında taraf olduğu Şikago Sözleşmesi uluslararası bir anlaşma olup, Anayasamız gereğince milli mevzuatımızın üzerindedir.

Öte yandan, havacılıkta işletici ve işletmeci terimleri farklı kavramlar olarak kullanılmaktadır. Herhangi bir ülkede kurulu bulunan havayolu işletmecisi, başka bir ülkede kurulu havayolu işletmecisinin uçaklarını geçici tescille işletebilir. Bu uçakların tüm gelirleri o ülkedeki işletmeciye akacağı için kabotaj hakkı sayılamayacağı şeklinde değerlendirilmektedir.

Aynı şekilde, 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununa dayanarak hazırlanan Ticari Hava İşletmeleri Yönetmeliğinin 18. maddesi gereğince Türkiye’de kurulacak havayolu taşıyıcılarının iç veya dış hatlarda tarifeli seferler yapmak üzere işletme ruhsatı alabilmesi için koltuk kapasitesi 100 veya daha fazla en az 5 uçak, iç veya dış hatlarda tarifesiz seferler yapmak üzere işletme ruhsatı alabilmesi için koltuk kapasitesi 100 veya daha fazla en az 2 uçağı bulundurma ve işletmeye başlamadan önce Türk uçak siciline geçirilmesi zorunludur.

MNG Havayolları iç ve dış hatlarda tarifeli veya tarifesiz seferler ile yolcu ve kargo taşımak için Bakanlığımızdan İşletme Ruhsatı almış olup, şu anda filosunda Türk uçak siciline kayıtlı 17 uçak bulunmaktadır.

Türk Hava sahasından yararlanacak hava araçlarının hangileri olduğu 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu’nun 6. maddesinde belirtilmiş olup; Ukrayna, Türkiye’nin de 1945 yılında üyesi bulunduğu Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO)’nun üyesi olup, Ukrayna tescilli uçaklar zaten Türk Hava sahasını kullanmaktadırlar. İlgili maddede sözü edilen Genelkurmay Başkanlığı ve Dışişleri Bakanlığı’nın görüşlerinin alınması gereken uçaklar, ICAO’ya üye olmayan devletler için geçerlidir.



SORU-1 Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 16 Nisan 2004 tarihinde Ukrayna tescil işaretli 4 adet Antonov 26 tipi Rus uçağının yabancı tescil ve yabancı pilotla MNG Hava Yolları ticari adı altında Türkiye içinde uçuşuna izin verdi mi ? İzin verildi ise, taşımalar tarifeli veya tarifesiz midir?

CEVAP-1 Halihazırda, Ukrayna tescilli dört adet AN-26 tipli Ukrayna uçağı, yabancı tescil ve yabancı pilot ile MNG Havayolları adına iç hatlarda tarifesiz seferler ile kargo taşıyabilmesi için altı ay süreyle müsaade edilmiştir.

SORU-2 Bu uçaklar Türkiye içinde uçacaksa Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü uçuşa elverişlilik testi yaptı mı? Pilotların belgelerini inceledi mi?

CEVAP-2 Söz konusu uçaklar için Ukrayna Sivil Havacılığı tarafından düzenlenen uçuşa elverişlilik sertifikaları Bakanlığımız Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ne sunulmuştur. Uçakların bakım ve uçuşa elverişlilik sorumluluğu Ukrayna tarafında olup, bu uçakları üreten ülke olarak bakım sorumluluğunun Ukrayna tarafında kalmasında uçuş emniyeti bakımından yarar görülmüştür.

SORU-3 Türk hava sahasını kullanan bu uçaklar, kanunda sayılan şartları haiz midir? Haiz değilse, Genelkurmay Başkanlığı ve Dışişleri Bakanlığı'nın görüşü alındı mı?

CEVAP-3 Türk Hava sahasını kullanan bu uçaklar 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve bu Kanuna dayanarak hazırlanan Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği SHY6A'daki tüm şartları sağlamaktadır. Uçakların Türkiye'deki sivil trafiğe açık askeri havaalanlarını da kullanması için Genelkurmay Başkanlığından gerekli müsaadeler alınmıştır.

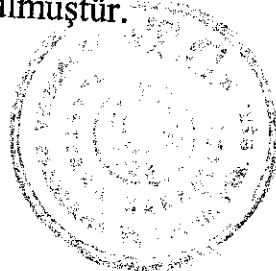
SORU-4 Belirtilen hava araçlarının işletmeye başlamadan önce yönetmeliğin' 18. maddesinin e bendine göre, Türk uçak siciline geçirilme ve uçak sicilinde kendi adına tescil edilme zorunluluğu yerine getirilmiş midir?

CEVAP-4 Söz konusu Ukrayna tescilli kargo uçakları; 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve bu Kanuna ilişkin olarak yayınlanan SHY6A Yönetmeliği gereğince;

-Türk Tesciline alınabilir,

-2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 55. maddesi gereğince 6 ay süre ile geçici olarak Türk tesciline alınabilir.

Ancak, uçuş emniyeti bakımından söz konusu uçakların Ukrayna Tescilinde kalması ve bakım ile uçuşa elverişlilik sorumluluğunun bu uçakları üreten ülke olan Ukrayna tarafında kalmasında Bakanlığımız Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü teknik heyetince teknik açıdan yarar görülmüştür.



./..

Ülkemizin de taraf olduğu Şikago Sözleşmesinin 83 BIS maddesi gereğince, uçakların işletme sorumluluğu Türk şirketi olan MNG Havayollarına, bakım ve uçuşa elverişlilik sorumluluğu Ukrayna tarafında olmak üzere yabancı tescille uçmaktadırlar.

İç hatlarda kargo uçaklarıyla kargo taşımacılığı yapılabilmesi için, ilk aşamada var olan potansiyelin harekete geçirilmesi büyük önem taşımaktadır. Avrupa ve Amerikan uçaklarına göre işletme giderleri daha düşük olan Ukrayna Uçaklarının kullanılması büyük zorunluluk haline gelmiştir.

Hali hazırda, başta Rusya Federasyonu ve diğer Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT), Türk Cumhuriyetleri, Baltık Ülkeleri ve Balkan Ülkelerinden, Ülkemiz ve bir çok ülkenin hava alanlarına Rus uçaklarıyla yolcu ve kargo seferleri düzenlemektedir.

SORU -5 Sicile tescil edilmesi zaruri bu uçakların Türk tabiiyet ve tescil işaretlerini taşıması gerekirken Ukrayna tabiiyet ve tescil işaretlerini taşıdığı doğru mudur?

CEVAP-5 Söz konusu uçakların Türk tesciline alınması zorunlu olmayıp, ICAO tarafından Şikago Sözleşmesinin 83. maddesinde yapılan değişiklik gereğince Türk havayolu işletmelerinin filolarında geçici tescille kullanılmasında yarar görülmüştür. Nitekim, bütün dünyadaki havayolu şirketleri geçici süreler için yabancı tescilli uçak kullanmaktadır. Ayrıca özellikle kış aylarında çok sayıda Türk uçağı, bakım ve uçuş emniyet sorumluluğu Türkiye'de olmak üzere yurtdışına kiralanmaktadırlar.

SORU-6 Gerekli test ve kontrollerden geçmeden tehlike unsuru taşıyan yabancı menşeli uçakların Türk hava sahasını kullanmaları sizce doğru mudur ve yasalarımıza uygun mudur?

CEVAP-6 Söz konusu uçakların uçuşa elverişli olduğu Ukrayna Sivil havacılık Makamları tarafından resmi olarak Bakanlığımız Sivil Havacılık Genel Müdürlüğümüze bildirilmiştir. Uçakların uçuşa elverişlilik kontrolleri ile bakımlarının Ukrayna tarafından düzenli bir şekilde yapılıp yapılmadığı da, adı geçen Genel Müdürlüğümüz tarafından izlenmektedir.

Ukrayna tescilli kargo uçaklarının Türk havayolu işletmecileri tarafından tescile alınarak, geçici tescil veya yabancı tescille işletilmesinde yasal hiçbir engel bulunmamaktadır.

