

7/1091

T.C.
ULAŖTIRMA BAKANLIĐI
Strateji GeliŖtirme BaŖkanlıĐı

Sayı :B.11.0.SGB.0.10.01.610.01/927/9866
Konu :Samsun Milletvekili
Sayın Haluk KOÇ'un
yazılı soru önergesi

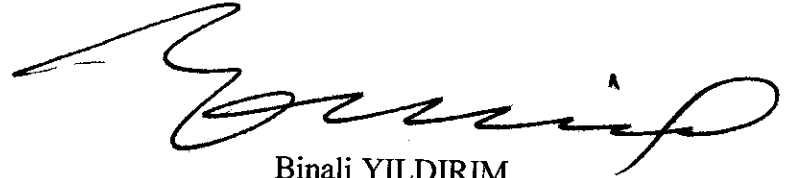
02 MAYIS 2008

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŖKANLIĐINA

- İlgi: a) TBMM BaŖkanlıĐı'nın 14.09.2006 tarihli ve KAN.KAR.MD.A.01.0.GNS.0.10.00.02-7/1091-2267/5151 sayılı yazısı.
b) BaŖbakanlıĐın 18.12.2007 tarihli ve B.02.0.KKG.0.12/106-24-17/4934 sayılı yazısı.

Samsun Milletvekili Sayın Haluk KOÇ tarafından Sayın BaŖbakanımıza yöneltilen ve Sayın BaŖbakanımızın da kendileri adına Bakanlığımız koordinatörlüğünde cevaplandırılmasını tensip ettikleri 7/1091 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı hazırlanarak ekte sunulmuŖtur.

Bilgilerinize arz ederim.



Binali YILDIRIM
UlaŖtırma Bakanı

EK :
1-Cevap formu (2 Sayfa)

DAĐITIM:
TBMM BaŖkanlıĐı
BaŖbakanlık

**SAMSUN MİLLETVEKİLİ SAYIN HALUK KOÇ'UN
7/1091 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI**

Akşam Gazetesi Genel Yayın Yönetmeni Serdar Turgut ve köşe yazarı Güler Kömürcü Isparta'da düşen uçağa ilişkin bazı şüpheli durumlarla, bazı iddiaları gündeme getirmişlerdir. Buna göre,

Bazı ülkelerin elinde uçaklara dışarıdan müdahale teknolojisi bulunduğu, bu teknolojinin 11 Eylül saldırılarında kullanıldığı, denemelerinin de yine ABD'de gerçekleştirildiği,

Kazada yaşamını yitiren Prof. Dr. Engin Arık'ın kardeşi Erinç Atagür'ün "Ablamla kazadan 2 gün önce konuştum. Bir cihaz üzerinde çalışıyordu. Ama çalışmadığından yakınmıştı. Cihazı Isparta'ya götüreceğini, cihazdaki sorunu anlatmak için toplantıda bir nükleer fizikçiyle konuşacağını söylemişti. Kaza sonrasında görüştüğüm fizikçi, ablamın uçaktan kendisine elektronik posta gönderdiğini söyledi. Ama içeriği hakkında bilgim yok" dediği, bilgilerine yer verilmiştir. Bunlarla birlikte;

Isparta uçağının düştüğü saatlerde GPS sinyallerinde olağan üstü sapmalar olduğu, Türkiye'de askeri uçakların düştüğü bazı dönemlerde de benzeri GPS sapmaları olduğu, GPS kayıtlarının tutulduğu yerlerden biri olan İstanbul Büyükşehir Belediyesi BELBiM şirketinde kazanın olduğu anın 3 saat öncesinden başlayarak 6 saatlik kayıtların silindiği, gibi bir takım iddialar da kamuoyuna yansımıştır.

Bu bağlamda;

SORULAR:

1) Kazanın hemen ardından ABD'li yetkililere kaza bölgesinde incelemede bulunmasına ilişkin izin verilmesinin gerekçeleri nedir? ABD'liler gelmeden önce Türk yetkililer kazaya ilişkin incelemelerinin tamamlamış mıdır? ABD'li yetkililer kaza konusunda hangi bilgilere ulaşmıştır?

2) Son 20 yılda meydana gelen hangi uçak kazasında, kazadan hemen sonra, ABD'li uzmanlar kazayı araştırmak üzere Türkiye'ye gelmiştir?

3) Isparta'da düşen uçakta hayatlarını yitiren bilim adamlarımızın üzerinde çalıştığı projelerin neler olduğu konusunda herhangi bir inceleme yapılmış mıdır? Eğer yapıldı ise, bu projeler nedir?

4) Kaza ile bilim adamlarımızın yürüttüğü projeler arasında bir bağ bulunduğuna ilişkin bir bilgi ya da belge yetkili makamlara ulaşmış mıdır? Eğer ulaştı ise, bu belge ve bilgilerin içeriği nedir ve bu konuda ne gibi araştırmalar yapılmıştır?

5) Kazada yaşamını yitiren Prof. Dr. Engin Arık'ın üzerinde çalıştığı cihaz kaza enkazı arasında aranmış mıdır? Yeni bir buluşa ilişkin bir cihazın da uçakta bulunduğu düşünüldüğünde, bu cihaza ilişkin bir bilgiye ulaşmadan yabancı ülke uzmanlarının kaza bölgesine davet edilmesinin gerekçeleri nedir?

6) Prof. Dr. Engin Arık'ın uçaktan çektiği iddia edilen elektronik postanın içeriği konusunda bir inceleme yapılmış mıdır?

7) Bazı ülkelerin elinde uçaklara dışarıdan müdahaleye olanak tanıyan teknolojinin olduğu ilişkin iddialar doğru mudur? Eğer doğru ise, Isparta kazasında bu teknolojinin

8) Isparta'da meydana gelen kaza sırasında GPS sinyallerinde olağanüstü sapmalar olduğuna ilişkin iddialar araştırılmış mıdır?

9) Son yıllarda Türkiye'de meydana gelen uçak kazaları ile "GPS sinyalleri arasında bir bağ bulunduğuna ilişkin bir araştırma yapılması düşünülmekte midir?

10) GPS kayıtlarının tutulduğu yerlerden biri olan İstanbul Büyükşehir Belediyesi BELBiM şirketinde kazanın olduğu anın 3 saat öncesinden başlayarak 6 saatlik kayıtların silindiği doğru mudur? Eğer doğru ise, kayıtların silinmesinin gerekçeleri nedir?

CEVAPLAR:

İkinci Dünya Savaşı sonrasında hava taşımacılığında meydana gelen politik ve teknik sorunların çözümüne esas genel düzenlemenin yapılması amacıyla, Kasım 1944'de Şikago'da yapılan çalışmalar sonucunda; 52 ülke temsilcisi tarafından hazırlanan "Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması" 7 Aralık 1944'te Washington D.C.'de ülkelerin imzasına açılmıştır. Türkiye ise bu anlaşmaya 5 Haziran 1945 tarih ve 4749 sayılı Kanun ile taraf olmuştur.

Şikago Konvansiyonu'nun 44. maddesinde belirtilen ICAO'nun amaçlarından bir tanesi de; "Uluslararası standart ve tavsiye olunan usulleri kabul etmek, bunları Anlaşmaya Ek (Annex) haline getirmek ve taraf ülkelere duyurmak," tır.

İlgili Dokümanın Bölüm 4 "Duyuru" Kısım 4.1 "olayın yaşandığı ülkenin sorumluluğu "çerçevesinde;

Hava aracının Tescil, İşletmeci, Tasarımcı, Üretici ülkeleri ile 2250 kg'dan fazla ise (Maksimum Kalkış Ağırlığı) ICAO'ya olayı bildirmek zorundadır.

Bilindiği üzere kaza yapan hava aracının tescili Türk Tescili olup, işletmecisi de Türk'tür. Ancak muhatap üreticisi ABD'dir. Bu nedenle, Bakanlığımızca hava aracının üretici ülkesi olan ABD'nin Ulusal Taşımacılık Emniyet Kurulu /NTSB'ye resmi olarak duyuruda bulunulmuş ve adı geçen Kurul resmi olarak Bakanlığımıza akreditasyon müracatında bulunmuştur.

ABD NTSB yetkilileri Bakanlığımızın Kaza Tahkik Heyetinin çalışmalarını tamamlamasından üç gün sonra Kaza Soruşturma Kurulunun kontrolü altında olay yerinde resmi olarak yarım saatlik bir incelemede bulunmuşlardır. Söz konusu kaza tarihi itibarıyla olay yerine intikal eden Soruşturma Kurulu gerekli bütün incelemeleri, bilgi ve belge teminini, kara kutuları ve diğer yardımcı enkaz parçalarını kayıt ve koruma altına Bölge Cumhuriyet Savcısı ve Jandarmasıyla birlikte almıştır. ABD yetkilileri kaldıkları yarım saatlik sürede hiçbir şekilde olay yerinden bilgi, belge, enkaz parçası v.s almamışlar.

Ancak yukarıda açıklanan ICAO dokümanı çerçevesinde müşterek çalışma zorunluluğu vardır ve bu çalışmalar resmi olarak devam etmektedir.

Kaza ile ilgili kesin sonuç Bakanlık onayı ile oluşturulan Kaza Tahkikat Heyetinin çalışmaları neticesinde oluşturulacak olan raporla ortaya çıkacaktır.

GPS hava araçlarında seyrüsefer yardımcı cihazı olarak kullanılan bir sistem değildir. Yalnızca koordinat belirlemek amacıyla kullanılan yardımcı bir sistemdir. Hava