

T.C.
ULAŖTIRMA BAKANLIĞI
Strateji GeliŖtirme BaŖkanlıĐı

7/15307

11 Ekim 2010

Sayı :B.11.0.SGB.0.01.00.610.01/1534
Konu :İzmir Milletvekili Sayın
Ŗenol BAL'ın
yazılı soru önergesi.

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŖKANLIĐINA

İlgi: : TBMM BaŖkanlıĐı'nın 05.07.2010 tarihli ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-24304 sayılı yazısı.

İzmir Milletvekili Sayın Ŗenol BAL'ın 7/15307 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı hazırlanarak ekte sunulmuŖtur.

Bilgilerinize arz ederim.



Binali YILDIRIM
UlaŖtırma Bakanı

EK :

1) Cevap formu (3 Sayfa)

DAĐITIM:

TBMM BaŖkanlıĐı
BaŖbakanlık

İZMİR MİLLETVEKİLİ SAYIN ŞENOL BAL'IN
7/15307 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

Türkiye ve Avrupa Komisyonu arasında 25 Mart 2010 tarihinde paraflanan "Yatay Havacılık Anlaşması" Türkiye'nin bugüne kadar AB üyesi ülkelerle yaptığı münferit ikili hava ulaştırma anlaşmalarının "tayin" başlıklı maddesi hükümlerinde tadilat yapılmasını öngörmekte, Topluluk mevzuatı ve 2002 yılı ATAD kararına uygun olarak rekabet koşullarının eşitlenmesi için mevcut ikili hava ulaştırma anlaşmalarında yer alan AB havayollarına "Topluluk Taşıyıcısı" tanımının uygulanmak zorunda olduğunu ısrarla vurgulamaktadır.

Bu anlaşma Türkiye ile AB üyesi ülkeler arasındaki yürürlükteki hava ulaştırma anlaşmalarının bahsettiği uçuş frekansı tahsislerinden tüm Topluluk taşıyıcılarının uyrukluk ayrımı olmaksızın yararlanmasına imkan tanımaktadır.

SORULAR:

1- "Topluluk Taşıyıcısı" kavramı mevcut ikili ulaştırma anlaşmalarına dercedildiği takdirde, herhangi bir AB havayolu şirketi, AB sınırları içinde herhangi bir noktadan Türkiye'ye uçabilecektir. Topluluk taşıyıcılarının toplam uçak filosunun 4000'i geçtiği göz önüne alınırsa Türk Sivil Havacılık sektörünün bu ortamda rekabet edebilmesi ne derece mümkündür?

2- Bu Anlaşma AB ülkelerinin havayolu şirketlerinin Türk piyasasına erişimini kolaylaştırırken ve Türk vatandaşlarına karşı hala katı vize uygulaması yürürlükteyken, adil ve serbest piyasa erişiminde söz etmek mümkün müdür?

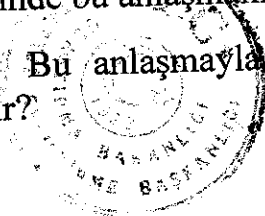
3- AB üyesi ülkelerin (İsviçre ve Norveç'e de ayrıcalık tanınmıştır) sivil havacılık otoritelerinin üyesi olduğu ve Avrupa Hava Emniyetine ilişkin kuralları belirleyen Avrupa Hava Emniyeti Ajansına (EASA-European Air Safety Agency) Türkiye üyedir?

4- Bu kuruluşun bünyesinde bazı AB üyesi devletlerin (Yunanistan, Güney Kıbrıs Rum yönetimi gibi) çeşitli bahanelerle uçak bakım kuruluşlarımızın yetkilendirilmesi, bakım teknisyenlerimizin lisanslandırılması veya diğer hususlarda AB mevzuatına aykırılık bahanesiyle subjektif değerlendirmelerde bulunmaları ihtimal dahilinde değil midir?

5- Ulaştırma Bakanlığı yetkilileri gerek insan kaynakları, gerek kapasite gerekse de mevzuat eksikliğinden kaynaklanan ciddi alt yapı yetersizliği nedeniyle Türk Sivil Havacılık sektörü henüz serbest rekabete tam hazır değilken AB üyesi ülkelerinin taşıyıcılarının ülkemiz piyasasına serbest girişine imkan veren bu yatay anlaşmayı neye dayanarak parafe etmişlerdir?

6- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Web sayfasında bu anlaşmanın Türkiye ile AB'nin 26 üyesi arasında geçerli olacağı belirtilirken, AB Komisyonunun Web sitesinde bu anlaşmanın kaç üyeyi kapsadığına dair hiçbir vurgu yapılmamıştır.

Bu anlaşmayla Türkiye, Güney Kıbrıs uçaklarına hava sahanlığı açmakta mıdır?



7- Ortak hava sahası tüm AB üyelerini yani Rum kesimini de kapsıyor. Üstelik Tek Avrupa Hava Sahası (Single European Sky ---SES)'nin Ortadoğu bölgesi ve Güney Akdeniz üzerindeki hava sahası kontrolü de Rum tarafında. Avrupa Sivil Havacılık Örgütünün "Euro Control" daha önce Ercan Havaalanının yasadışı olarak değerlendirdiği göz önüne alındığında,

Türk hava limanları ve hava sahası Rum uçaklarına endirekt olarak açılabilir mi?

CEVAPLAR:

Avrupa Birliği Komisyonu 2002 yılında ATAD tarafından alınan karar gereğince dünyadaki tüm ülkelerle mevcut Hava Ulaştırma Anlaşmalarını (HUA) AB mevzuatına uygun olacak şekilde tadil eden, AB taşıyıcısı kavramını getiren, hiçbir şekilde ilave yeni ticari hak getirmeyen Yatay Anlaşma (YA) imza etmeye başlamıştır. Avrupa Birliği üyesi olan 26 ülke, HUA' sını bulunan ülkemiz ile de YA'yı imzalamak istemiş, bu doğrultuda 2008-2010 yılları arasında Dışişleri Bakanlığı, Genelkurmay Başkanlığı, Adalet Bakanlığı, ABGS, havacılık sektöründen katılımcıların iştirak ettiği 8 tur müzakerenin sonunda YA parafe edilmiştir.

YA, AB ülkeleri ile mevcut HUA'larımızın yerini almamakta olup, halen yürürlükte olan HUA'nın birkaç maddesini topluca tadil ederek, yeni AB mevzuatına uygun hale getirmeyi amaçlamaktadır. Yatay Anlaşmanın yürürlüğe girmesi ile Topluluk Taşıyıcıları yeni bir ticari hak kazanmayacaktır.

Ayrıca; Dışişleri Bakanlığı koordinesinde oluşturulan YA metnine koruyucu ve engelleyici hükümler getirilmek suretiyle Türkiye'nin HUA imzalamadığı ülkelerin (GKRY) bu Anlaşmayı istismar ederek dolaylı biçimde ülkemize tarifeli sefer düzenlemesi engellenecek ve mevcut pazar dengelerinde sektörümüz aleyhine ticari bir olumsuzluk ortaya çıkmayacaktır.

Buna göre, gerek Türk, gerek AB menşeli taşıyıcılar, Türkiye ile 26 AB üyesi ülkenin yapmış olduğu ikili hava ulaştırma anlaşmalarınca verilen haklar çerçevesinde operasyonlarını gerçekleştirmeye devam edeceklerdir.

Öte yandan, Yatay Anlaşma parafe edilmese idi, AB Adalet Divanı kararı gereğince 26 AB ülkesi Türkiye ile akdettikleri ikili HUA'lardan çekilmek veya bunları feshetmek zorunda kalacaklardı. Bu da % 60 taşımacılığını Avrupa'ya yapan Türk havacılık sektörünün sonu anlamına gelecekti.

Tüm bunlara ilaveten YA Türkiye'nin AB havacılık sistemine olan entegrasyonunu arttıracak; AB sivil havacılık proje ve kurumlarına (SES, EASA) katılımını kolaylaştıracaktır. Ayrıca Müzakere sürecinde olan ülkemizin şu an kapalı olan Ulaştırma Başlığının da açılmasına imkan verebilecektir.

Global ekonomik kriz nedeniyle Avrupa'da sivil havacılık sektörü küçülürken ve birçok havayolu şirketi faaliyetlerine son vermek zorunda kalırken aynı süreçte ülkemizde sektör ciddi anlamda büyüme kaydetmiştir. Bu gelişmede, Bakanlığımız ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından gerçekleştirilen ikili ve çoklu sivil havacılık müzakerelerinin payı büyüktür.

Öte yandan, EASA(European Aviation Safety Agency) AB yasalarına göre kurulmuş özerk bir organizasyondur. Hukuken AB üyesi olmayan bir ülkenin EASA üyesi olması mümkün olmadığından Türkiye, EASA'ya üye değildir. Ancak EASA ile havacılık sektörünün tüm paydaşlarını korumak adına ve havacılık emniyeti alanında AB standartlarına ulaşabilmek ve var olan işbirliğini geliştirmek için bir işbirliği anlaşması (Working Arrangement) imzalanmıştır.

EASA özerk ve teknik bir kuruluş olup, bakım kuruluşlarının yetkilendirilmesi ve bakım personelinin lisanslandırılması gibi konularda, ülkeler tarafından yayımlanan bazı yetki belgelerinin diğer ülkeler tarafından tanınmasında karşılıklılık ilkesi çerçevesinde hareket edilir.

Ülkemiz tarafından tanınmayan ve Türk hava sahasını kullanmasına izin verilmeyen GKRY hava araçlarının bu Anlaşmayı istismar etmesini engelleyecek hükümler Anlaşmaya derç edilmiştir. YA kendi başına bir hava ulaştırma anlaşması değildir. Bu nedenle Türkiye ile ikili hava ulaştırma anlaşması yapmamış AB ülkelerine yeni hatlarda uçuş hakkı yaratmamaktadır. Diğer bir ifadeyle Türkiye ile GKRY arasında herhangi bir anlaşma, dolayısıyla uçuş hakkı olmadığına göre, GKRY menşeli uçaklar tarafından Türkiye 'ye doğrudan sefer yapılması da mümkün değildir.

Rum Havayollarının başka bir AB ülkesinden aktarma yaparak Türkiye'ye gelmeyi talep etmesi halinde ise, keyfiyet anlaşma taslağına derç edilen karşılıklılık ilkesi çerçevesinde değerlendirilecektir. Karşılıklılığın sağlanamadığı bir durumda, ikili anlaşmamız olmayan bir ülkenin (yani GKRY'nin) uçaklarının ülkemize girişine izin verilmeyeceği anlaşmada kayıtlıdır.

Yatay Anlaşma ile Ortak hava sahası (Common Aviation Area), Tek Avrupa Hava Sahası (SES) arasında teknik olarak herhangi bir ilişki bulunmamaktadır. Yatay Anlaşmanın yürürlüğe girmesinin, Ercan Tavsiyeli Hava Sahası ve GKRY menşeli uçakların ülkemiz hava sahasını kullanması ve ülkemiz havaalanlarına uçuş gerçekleştirmeleri konularında herhangi bir etkisi olmayacaktır.

