

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıda belirttiğim sorularıma Ulaştırma Bakanı Binali YILDIRIM'ın yazılı olarak cevap vermesine müsaadelerinizi arz ederim. 21.06.2010



Dr. Şenol BAL

MHP İzmir Milletvekili

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 uyrukluğ ayrımı olmaksızın yararlanmasına imkan tanımaktadır.

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 erişiminden 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 sübjektif 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 sahanlığını 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 Havaalanını yasadışı olarak değerlendirdiği göz önüne alındığında,

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