



T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

7/2404
62 16

Sayı : 44697349-610.01/82181
Konu : İstanbul Milletvekili
Sayın Gamze AKKUŞ İLGEZDİ'nin
yazılı soru önergesi

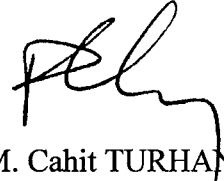
02-11-2018

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

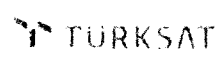
İlgi: 08.10.2018 tarihli ve 43452547-120.07-E.357738 sayılı yazınız.

İstanbul Milletvekili Sayın Gamze AKKUŞ İLGEZDİ'nin 7/2404 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı ilişikte sunulmaktadır.

Bilgilerinize arz ederim.


M. Cahit TURHAN
Bakan

EK :1) Cevap formu (3 Sayfa)





T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

**İSTANBUL MİLLETVEKİLİ SAYIN GAMZE AKKUŞ İLGEZDİ'NİN
7/2404 ESAS SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI**

Atatürk Havalimanının yerine hizmete girecek olan 3. Havalimanı İstanbul'un tamamen farklı bir noktasında bulunduğu için, İstanbul hava sahasının yeniden tasarlanması gerekmektedir.

Mevcut durumda Atatürk Havalimanına inen uçaklar, 05-23 pistini kullanırken, kalkışlar ise 17-35 doğrultusunda kuzeye doğru gerçekleştirilmektedir. Öte taraftan 3. Havalimanı'nda ilk etapta sadece kuzey-güney doğrultusunda inşa edilen pistlerin kullanılacağı, ilerleyen yıllarda ise doğu-batı doğrultusunda yeni bir pistin inşa edileceği ifade edilmektedir. Sonuç olarak yeni havalimanında inişler güneyden kuzeye, kalkışlar ise Karadeniz yönüne gerçekleştirilecektir. Başka bir ifadeyle 3. Havalimanının devreye girmesiyle birlikte, Bulgaristan hava sahasını kullanmak zorunda kalacak uçaklar için Türkiye, ciddi bir ödeme yüküyle karşılaşacaktır.

Bu durum bir sır değildir. 2016 yılında dönemin Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürü olan Serdar Hüseyin Yıldırım da bu noktaya dikkati çekerek, "Özellikle denize doğru kalkışlar sırasında daha tırmanış tamamlanmadan, Bulgar hava sahasına girme durumu var. Prosedüre ve rüzgar durumuna göre yine Bulgar hava sahasında başlayacaklar. Bulgarlar bu duruma hazırlar ve memnunar. Çünkü onlarında hava trafiği artacak, gelirleri artacak. Dolayısıyla bir sıkıntı olmayacak" demiştir.

Bu bağlamda;

SORULAR :

1) 3. Havalimanına iniş ve kalkış yapacak uçaklar için Bulgaristan'a yüklü miktarda ödeme yapılacağı iddiaları doğru mudur?

2) İniş, kalkış, yaklaşma ve bekleme pozisyonlarında Bulgaristan hava sahasını kullanmak zorunda kalacak uçaklar için Bulgaristan'ın Türkiye'den talep ettiği ücret nedir?

3) Türkiye'nin hava sahasını kullandığı Bulgaristan'a yapacağı ödemenin miktarı nedir? Örneğin Ankara Esenboğa - İstanbul 3. Havalimanı seferini yapacak iç hat uçuşları için Bulgaristan'a yapılacak ödemenin miktarı nedir?

4) Yurtiçi uçuşları için yabancı bir ülkeye ödeme yapılacak olması, vatandaşlarımıza ekstra bir vergi yükü getirecek midir? İstanbul - Ankara uçuşu için Bulgaristan veya Romanya'ya hazine tarafından para ödenecek olması hangi milli ve yerli planlamanın ürünüdür?

5) Bulgaristan'a yüklü miktarda ödeme yapılması pahasına yeni havalimanının hizmete sokulmasında ısrar edilmesinin gerekçesi, mevcut havalimanından "Atatürk" ismini çıkartmak mıdır?



T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

6) Bulgaristan hava sahasını kullanacak uçaklar için Türkiye tarafından yapılacak ödeme dolar cinsinden mi olacaktır? Dolardaki kur artışı düşünüldüğünde, ödemeyi Türk lirası cinsinden yapmayı düşünüyor musunuz?

7) Bulgaristan'ın Türk lirasını kabul etmemesi durumunda, dolar veya Euro cinsinden yapılacak ödemenin hazineye maliyeti nedir?

8) 3. Havalimanına iniş ve kalkış sırasında Bulgar hava sahasını kullanmak zorunda kalacağımız düşünülürse, Bulgaristan hava sahasını uçuşlara kapatılması durumunda, uçaklar hangi havalimanına yönlendirilecektir? Yakıt kritiğine giren uçaklar hangi havaalanlarına yönlendirilecektir?

9) Bilimsel veriler, havalimanının inşa edildiği bölgenin senenin 107 günü fırtınalı, 65 günü ise yoğun bulutlu olduğunu ortaya koyuyor. Bu bakımdan 3. Havalimanının yer tespiti esnasında bölgenin rüzgar testlerinin yapılmadığı iddiası doğru mudur?

10) Karadeniz'den esen şiddetli yan rüzgarlar nedeniyle havalimanının yılın neredeyse 120 günü kapalı olacağı iddiaları doğru mudur?

11) Lodos ve ters rüzgarlar için hangi önlemler alınmıştır? İki paralel pistle faaliyet gösterecek havalimanının uçuş trafiğinde büyük bir keşmekeş yaşanacağı iddiaları doğru mudur?

12) Kuşların göç yolları üzerine inşa edilen 3. Havalimanı uçuş güvenliğini tehlikeye sokmakta mıdır?

13) Olası bir kaza kırım neticesinde yaşanacak büyük can kayıplarının sorumluluğunu kimler üstlenecektir? Yaşanması muhtemel uçak kazaları tıpkı göz göre göre gelen hızlandırılmış tren faciası gibi, "bu işin fitratında kaza var" denilerek, geçirilecek midir?

CEVAPLAR:

İstanbul Havalimanı'nın hizmete sokulmasındaki temel gerekçe, Atatürk Havalimanı'nın mevcut pist, apron ve terminallerinin talebi karşılayamaması ve havalimanı kapasitesinin artırılmamasıdır.

3.Havalimanına iniş ve kalkış yapacak uçaklar için Bulgaristan'a yüklü miktarda ödeme yapılacağı iddiaları ise kesinlikle doğru olmayıp bu kapsamda Bulgaristan'ın da ülkemizden herhangi ücret talebi yoktur.

Bir iç hat uçuşunun İstanbul Havalimanı'na inişi ya da İstanbul Havalimanından kalkışı sırasında kullanacağı rotaların tamamı (aletli geliş, kalkış, yaklaşma/iniş ve beklemler dahil) ülkemiz hava sahası içerisinde kalmakta olup, iç hat uçuşlarının Bulgaristan dahil herhangi bir komşu ülke hava sahasını kullanması ya da bu ülkelere para ödenmesi kesinlikle söz konusu değildir. İstanbul Havalimanından yapılacak dış hat uçuşlarında da halihazırda Atatürk ve Sabiha Gökçen Havalimanlarındaki dış hat uçuşlarında yaşanmakta olan durumdan farklı bir uygulama söz konusu olmayacaktır.



T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

Dış hat uçuşlarda da bugün olduğu gibi, İstanbul Havalimanı'nın açılması sonrasında da söz konusu ülkelere Devletimiz tarafından herhangi bir para ödenmesi yapılmayacak, sadece uçuşu düzenleyen ilgili hava yolu şirketi tarafından almakta oldukları hizmetin karşılığı olarak uluslararası kurallar çerçevesinde hava sahası kullanılan ülkeye para ödemesi yapılmaya devam edilecektir. Hava yolu şirketlerince yapılan ödemelerde kullanılan para birimi EURO olup, benzer şekilde ülkemiz hava sahasını kullanan hava yolu şirketleri de almış oldukları hizmet bedelini EURO olarak ödemektedirler.

Diğer taraftan, Atatürk ve Sabiha Gökçen Havalimanlarından kalkıp Avrupa ülkelerine giden-gelen dış hat trafiklerince de (batı ve kuzeybatı yönlü) Bulgaristan Hava Sahası kullanılmaktadır. Herhangi bir nedenle Bulgaristan hava sahasının kapatılması halinde, dış hat trafiklerinin Yunanistan, Romanya veya Ukrayna hava sahası üzerinden Avrupa ülkelerine yönlendirilmeleri mümkün olabilecektir.

Öte yandan, herhangi bir havalimanına iniş için gelen uçak, yakıt kritiğine girmesi halinde bu durumu temasta olduğu hava trafik kontrol ünitesine ivedilikle bildirmek zorundadır. Bu bildirimi takiben yakıt kritiğine giren trafiğe bu sırada bulunduğu pozisyona en yakın konumdaki havalimanı için (ki bu havalimanı genellikle iniş planladığı havalimanı veya yedek meydan olmaktadır) iniş sıralamasında öncelik verilerek, erken iniş yapması sağlanmaktadır. Bu uygulama standart uygulama olarak dünya genelinde aynıdır.

Bilindiği üzere; 3. Havalimanı projesi, topografik ve seyrüsefer koşulları yönünden Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) belirlediği uluslararası doküman ve kurallara uygun planlanmış olup, bu şekilde inşa edilmek durumundadır. Söz konusu doküman ve kurallara aykırı herhangi bir husus söz konusu değildir. Lodos güneyli rüzgar tersi ise kuzeyli rüzgar anlamına gelmekte olup, lodos ya da tersi eserken İstanbul Havalimanı trafik operasyonlarında kesinti yaşanması söz konusu olmayacaktır.

Ayrıca, 3. Havalimanı idaresince oluşturulan ve bünyesinde ornitolog da barındıran teknik ve uzman bir ekipçe, havalimanı inşası başlanmadan önce kuş gözlem çalışmalarına başlanıldığı, gözlem ve fizibilite çalışmaları sonrasında elde edilen verilere uygun olarak ilk etapta ihtiyaç duyulacak ekipman/cihaz/sistemlerin temin edildiği; bunun yanı sıra kuşlara cazip gelebilecek alanların (çöp toplama mahallerinin deplasesi, atıkların kontrolü gibi) bertarafı yoluna gidildiği iştirak edilen toplantı ve çalışmalardan bilinmektedir.

Sonuç itibarıyla havalimanları; uluslararası standartlara uygun olarak projelendirilmekte, tesis edilmekte, işletilmekte, hava seyrüsefer hizmetleri verilmekte, ruhsatlandırılmakta ve denetlenmektedir. Bütün bu standart uygulamalar, olası bir kazanın yaşanmaması için alınan tedbirler kapsamında bulunmaktadır.