TÜRK HAVA KURUMU ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

AVRUPA BİRLİĞİ ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASI KAPSAMINDAKİ TEK AVRUPA HAVA SAHASI GİRİŞİMİNDE YAŞANAN GELİŞMELERİN TÜRKİYE'NİN ENTEGRASYONU AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Yasemin KURTOĞLU TAŞKINTUNA

Havacılık İşletmeciliği Anabilim Dalı

Havacılık İşletmeciliği Programı

EYLÜL 2015

TÜRK HAVA KURUMU ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

AVRUPA BİRLİĞİ ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASI KAPSAMINDAKİ TEK AVRUPA HAVA SAHASI GİRİŞİMİNDE YAŞANAN GELİŞMELERİN TÜRKİYE'NİN ENTEGRASYONU AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Yasemin KURTOĞLU TAŞKINTUNA

1303835001

Havacılık İşletmeciliği Anabilim Dalı

Havacılık İşletmeciliği Programı

Tez Danışmanı: Doç. Dr. M. Hakan KESKİN

Türk Hava Kurumu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü'nün 1303835001 numaralı Yüksek Lisans öğrencisi, "Yasemin KURTOĞLU TAŞKINTUNA", ilgili yönetmeliklerin belirlediği gerekli tüm şartları yerine getirdikten sonra hazırladığı "AVRUPA BİRLİĞİ ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASI KAPSAMINDAKİ TEK AVRUPA HAVA SAHASI GİRİŞİMİNDE YAŞANAN GELİŞMELERİN TÜRKİYE'NİN ENTEGRASYONU AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ" başlıklı tezini, aşağıda imzaları olan jüri önünde başarı ile sunmuştur.

Tez Danışmanı : Doç. Dr. M. Hakan KESKİN
Türk Hava Kurumu Üniversitesi .....

Jüri Üyeleri : Doç. Dr. M. Hakan KESKİN
Türk Hava Kurumu Üniversitesi .....

: Yrd. Doç. Dr. Abdullah S. KARAMAN
Türk Hava Kurumu Üniversitesi .....

: Yrd. Doç. Dr. Erdal DURSUN
Türk Hava Kurumu Üniversitesi .....

Tez Savunma Tarihi: 11 Eylül 2015

TÜRK HAVA KURUMU ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum, "AVRUPA BİRLİĞİ ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASI KAPSAMINDAKİ TEK AVRUPA HAVA SAHASI GİRİŞİMİNDE YAŞANAN GELİŞMELERİN TÜRKİYE'NİN ENTEGRASYONU AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ" adlı çalışmamın, tarafımdan akademik etik ve kurallara aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım kaynakların kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

04.09.2015

Yasemin KURTOĞLU TAŞKINTUNA

ÖNSÖZ

Çalışmalarım sürecince yardımlarını ve desteklerini esirgemeyen değerli aileme en içten saygılarımı ve teşekkürlerimi sunarım.

Eylül 2015 Yasemin KURTOĞLU TAŞKINTUNA

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ iv
İÇİNDEKİLER v
TABLO LİSTESİ vii
ŞEKİL LİSTESİ viii
KISALTMALAR ix
ÖZET xi
GİRİŞ 1
BİRİNCİ BÖLÜM 4
1. ULAŞTIRMA 4
1.1 Ulaştırmanın Tanımı 4
1.1.1 Karayolu Ulaştırması 5
1.1.2 Demiryolu Ulaştırması 6
1.1.3 Denizyolu Ulaştırması 6
1.1.4 İç Suyolu Ulaştırması 8
1.1.5 Havayolu Ulaştırması 8
1.1.6 Boru Hattı Ulaştırması 9
1.2 Ulaştırma Türlerinin Entegrasyonu 9
İKİNCİ BÖLÜM 12
2. AVRUPA BİRLİĞİ ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASI 12
2.1 Avrupa Birliği'nin Ulaştırma Politikasındaki Temel Hedefleri 13
2.2 AB Ulaştırma Politikasını Destekleyen Programlar 16
2.3 Avrupa Ulaştırma Ağı ve Ulaştırma Koridorları 17
2.4 AB'de Ulaştırma Altyapısının Güncel Durumu 19
2.5 AB'nin Genişlemesinde Ulaştırma Politikasının Etkileri 19
2.6 Avrupa Birliği'nin Bağımsız Devletler Topluluklarına Ulaşımı 20
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM 22
3. TEK AVRUPA HAVA SAHASI 22
3.1 Tek Avrupa Hava Sahası (Single European Sky, SES) 22
3.1.1 Tek Avrupa Hava Sahası'nın Tarihsel Gelişimi 24
3.1.2 Tek Avrupa Hava Sahası I. Mevzuat Paketi 30
3.1.3 Tek Avrupa Hava Sahası II 30
3.1.4 Tek Avrupa Hava Sahası II+ (Single European Sky 2+) 32
3.2 Tek Avrupa Hava Sahası'nın Yasal Altyapısı 33
3.3 Fonksiyonel Hava Sahası Blokları (Functional Airspace Blocks Fab) 38
3.4 Tek Avrupa Hava Sahası Hava Trafik Araştırması Programı (SESAR Single European Sky ATM Research) 40
3.5 Tek Avrupa Hava Sahasında Mevcut Durum 41
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM 43
4. TEK AVRUPA HAVA SAHASI'NA TÜRKİYE'NİN ENTEGRASYONU'NUN DEĞERLENDİRİLMESİ 43

4.1 Tek Avrupa Hava Sahası Girişimi'nin Türkiye Hava Ulaşım Sektörüne Etkileri 43
4.2 Tek Avrupa Hava Sahasına Entegrasyona Yönelik Düzenlemeler 44
4.3 Türk Hava Trafik Yönetimi Kaynaklarının Sistematik Modernizasyonu (SMART) 45
4.4 Türk Hava Yolu Ulaşım Sektörünün Mevcut Durumu 50
4.4.1 Türk Hava Yolu Ulaşım Sektöründeki Problemler 51
4.5 Türkiye'nin Hava Yolu Ulaşımında AB Müktesebatı ve Gerekleri 62
4.5.1 AB Müktesebatına Uyumun Mevcut Düzeyi 63
4.6 AB'ye Tam Olarak Uyum Sağlanmasının Olası Etkileri 65
BEŞİNCİ BÖLÜM 67
5. SONUÇ VE ÖNERİLER 67
KAYNAKÇA 70
ÖZGEÇMİŞ 75

TABLO LİSTESİ

Tablo 3.1 : EUROCONTROL Bünyesinde Gerçekleştirilen Çalışmalar 25
Tablo 3.2 : Tek Avrupa Hava Sahasının Tarihsel Gelişimi 26
Tablo 3.3 : Fonksiyonel Hava Sahası Blokları..... 38

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 3.1 : Fonksiyonel hava sahası blokları haritası 39
Şekil 4.1 : ATM hava trafik yönetim sistemi 46
Şekil 4.2 : Meydan kontrol hizmeti (TWR). 47
Şekil 4.3 : Yaklaşma Kontrol Hizmeti (APP) 47
Şekil 4.4 : Saha kontrol hizmeti (ACC). 48
Şekil 4.5 : Ankara hava sahasının acil durumu planlaması. 50

KISALTMALAR

AB	:	Avrupa Birliği
ABD	:	Amerika Birleşik Devletleri
ACC	:	Saha Kontrol Merkezi (Area Control Centre)
ATM	:	Hava Trafik Yönetimi (Air Traffic Management)
EUIR	:	Avrupa Üst Uçuş Bilgi Bölgesi (European Upper Flight Information Region)
FAB	:	Fonksiyonel Hava Sahası (Funtional Airspace Block)
CRCO	:	Merkezi Yol Ücretleri Ofisi (Central Route Charges Office)
DHMİ	:	Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü
EASA	:	Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (European Aviation Safety Agency)
EATMN	:	Avrupa Hava Trafik Yönetim Ağı (European Air Traffic Management Network)
ECAC	:	Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (European Civil Aviation Conference)
EUROCONTROL	:	Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı European (Organisation for the Safety of Air Navigation)
FABEC	:	Merkez Avrupa Fonksiyonel Hava Sahası (Functional Airspace Block Europe Central)
FIR	:	Uçuş Bilgi Bölgesi (Flight Information Region)
FUA	:	Hava Sahasının Esnek Kullanımı (Flexible Use of Airspace)
GKRY	:	Güney Kıbrıs Rum Yönetimi
ICAO	:	Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu International Civil Aviation Organization
IPA	:	Katılım Öncesi Yardım Aracı Instrument for Pre-accession Assistance
ILO	:	Uluslararası İş Örgütü International Labour Organization
IMO	:	Uluslararası Denizcilik Örgütü International Maritime Organization
KİK	:	Kamu İhale Kurumu
NEFAB	:	Kuzey Avrupa Fonksiyonel Hava Sahası (North European FAB)
NSA	:	Ulusal Gözetim Makamı (National Supervisor Authority)
NUAC	:	İskandinav Üst Hava Sahası Kontrol Merkezi (Nordic Upper Airspace Centre)
PETRA	:	Pan-Avrupa Ulaştırma Alanı
RCO	:	Yol Ücreti Ofisleri (Route Charge Office)
SES	:	Tek Avrupa Hava Sahası (Single European Sky)
SESAR	:	Tek Avrupa Hava Sahası Hava Trafik Yönetimi Araştırması (Single European Sky ATM Research)

SHGM	**:**	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
SMART	**:**	Türkiye Hava Trafik Yönetimi Kaynaklarının Sistematik Modernizasyonu (Systematic Modernization of ATM Resources in TURKEY)
SUB-ACC	**:**	Alt Yol Kontrol Merkezi (Area Control Centre)
SW FAB	**:**	Güney Batı Fonksiyonel Hava Sahası Bloğu (Southwest Functional Air Block)
TAHS	**:**	Tek Avrupa Hava Sahası
TEN-T	**:**	Trans European Networks (Trans- Avrupa Ağları)
TINA	**:**	Ulaştırma Altyapısı İhtiyaç Değerlendirilmesi (Transport Infratructure Needs Asessment)
UDHB	**:**	Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Başkanlığı
UNCTAD	**:**	Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı **(**United Nations Conference on Trade and Development)

ÖZET

AVRUPA BİRLİĞİ ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASI KAPSAMINDAKİ TEK AVRUPA HAVA SAHASI GİRİŞİMİNDE YAŞANAN GELİŞMELERİN TÜRKİYE'NİN ENTEGRASYONU AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

KURTOĞLU TAŞKINTUNA, YASEMİN
Yüksek Lisans, Havacılık İşletmeciliği Anabilim Dalı
Tez Danışmanı: Doç. Dr. M. Hakan KESKİN
Eylül 2015, 106 sayfa

Havayolu ulaşımında yaşanan hacimsel gelişme, mevcut hava trafik hizmetlerinde uçuşlarda gecikmelere ve iptallere neden oluyordu. Yaşanan bu sorunlara çözüm arayan Avrupa Birliği 1990'lı yılların başlarında Tek Avrupa Hava Sahası Girişimi'ni geliştirdi. Tek Avrupa Hava Sahası Girişimi ile birlikte Avrupa Birliği üye devletler ile birlikte hava sahalarını birleştirip tek merkezden yönetmeyi hedeflemişti. 1999 yılında AB tarafından öngörülen bu düzenlemede ilk hedef, uçuş emniyeti ön planda gerekli kapasite artırımı için tüm devletler tarafından ortak kural ve uygulamalara geçilmesiydi.

2001 yılından itibaren TAHS Girişimi çalışmalarına başlandı. 2008'de sağlanan tüm gelişmeler değerlendirildi ve SES II aşamasına geçildi. II. Aşama performans değerlendirme, finansman sağlama ve çevre koruma uygulamalarını içermektedir. Halen, Avrupa Sahası, günde 32.000 uçuşa hizmet veriyor ve bu rakam her geçen gün daha da artmaktadır. Tek Avrupa Hava Sahası çalışmaları için her yıl yaklaşık olarak 2-3 milyar Euro yatırım yapılmaktadır. Teknolojik açıdan TAHS çalışmaları, SESAR Programı ile desteklenmektedir. Bu program gelişmiş teknolojiler ve usuller ile sistemlerin daha modernizasyonunu sağmayı hedeflemektedir. Bu çalışmada; Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası dinamiği ışığında, Tek Avrupa Hava Sahası

Girişimi araştırılmış ve Türkiye'nin Tek Avrupa Hava Sahası'na entegrasyonu analiz edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Tek Avrupa Hava Sahası, Avrupa Birliği, Ulaştırma

ABSTRACT

FROM THE STANDPOINT OF TURKEY's INTEGRATION EVALUATION OF THE SINGLE EUROPEAN AIRSPACE INITIATIVE DEVELOPMENTS WITH IN THE SCOPE OF EUROPEAN UNION COMMON TRANSPORT POLICY

KURTOĞLU TAŞKINTUNA, YASEMİN
Master, Department of Aviation Management
Thesis Supervisor: Assoc. Prof. M. Hakan KESKİN
Eylül 2015, 106 pages

The volume of air transport developments was causing delays and flight cancellations in the existing air traffic services. In the the early 1990s, in order to seeking these problems European Union has developed solutions to experience the Single European Airspace Initiative Single European Airspace Initiative with the European Union member states had to combine their airspace with the aim to manage from a single center. Foreseen by the EU in 1999, the first target in this embodiment, flight safety was to move to the forefront of the common rules and practices required by all states for capacity building. Since 2001 TAHS Initiative work has begun. After evaluation of all over developments that achieved in 2008, SES II stage was started. Stage II includes performance evaluation, funding and implementation of environmental protection.

Currently, the European Court, serving 32,000 flights per day and this number is increasing every day. Single European Airspace was being invested approximately 2-3 billion euros each year for their work. Technological aspects of TAHS is supported by the SESAR Programme. This program aims to further modernization of milking systems with advanced technology and procedures. In this study; European Union's

Common Transport Policy in the dynamic light, the Single European Airspace Initiative researched and analyzed Turkey's integration into the Single European Sky.

Key Words: Single European Sky, European Union, Transportation

GİRİŞ

Dünyada teknolojik gelişmenin hızlanmasıyla birlikte 2. Dünya Savaşı'ndan sonra havayolu ile yük ve yolcu taşıma konusunda hızlı bir ilerleme sağlanmıştır. Mal ve insan dolaşımının önemli bir miktarını hızlı ve emniyet içinde taşıma amaçlı küresel bir yapı kazanan havayolu taşımacılığında ilk başlarda her ülkenin kamuya ait olan havayolu işletmeleri 1970 krizinden sonra başlayan bir süreçle başta ABD olmak üzere deregülasyon ve özelleştirilme sürecine girmiştir. 21. yüzyılın ilk 5 yılı dünya çapındaki havayolları açısında olumlu veya kolay geçmemiştir. Bazı havayolları tarafından 2000 yılında hissedilmeye başlayan döngüsel bir gerileme dönemi, 2001 yılına gelene dek büyük bir krize dönüşmüştür. Daha sonra ise; ABD'ye Eylül 2001'de yapılan saldırı, Irak'a 2003 baharında gerçekleştirilen işgal ve SARS salgını, bunları takiben 2004 yılında yükselen yakıt fiyatları gibi dışsal bir olaylar serisi ile havayolu endüstrisi günümüze kadar yüzleştiği en uzun ve en derin döngüsel bir gerileme dönemine girmiştir. Bu olaylar; havacılık sektörünün ne kadar kırılgan ve dış etkilere açık olduğunu kanıtlamıştır. Küresel entegrasyonun hızla yayılması ve devletlerarası yakın ilişkilerin, uluslararası havayolu taşımacılığının geliştirilmesini bir zorunluluk haline getirmesi nedeniyle ülkeler oldukça korumacı ve kısıtlayıcı şekilde başladıkları havayolu taşımacılığı regülasyonundan vazgeçmiş ve sektörde hızlı bir deregülasyon sürecine girmiştir. İkili havacılık anlaşmalarının rekabeti sınırlayıcı hükümleri ve devletlerin korumacı politikaları nedeniyle Avrupa Birliği'nde, 1980'li yılların sonlarına kadar hava ulaştırma alanında serbest pazara geçilmemiştir. Bu süreç AB Komisyonu tarafından 1987 yılında düzenlenen liberalizasyon önlemlerini içeren ilk paketin kabul edilmesi sürecine kadar devam etmiştir. Avrupa Birliği havayolu ulaşım sektörü 1987,1990 ve 1992 yıllarında kabul edilen üç paket halinde serbestleştirilmiştir. Kapasite paylaşımı ve ücretler konusunda esneklik getirerek pazara girişlerin kolaylaştırılmasını amaçlayan ilk liberalizasyon paketinin sonuçları limitli olsa da hava ulaştırma endüstrisine yönelik sıkı regülasyon dönemi sona

ermiştir. İlk paketi tamamlayıcı özellikte olan ikinci paket 19 Ocak 1990, üçüncü paket ise 01 Ocak 1993 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Birinci ve ikinci paketler, kapasite sınırlarını kaldırarak ve anlaşmalarda tayin edilen havayollarından başka taşıyıcıların da hatlarda çalışmasını sağlayarak ikili havacılık anlaşmalarının rekabeti sınırlayıcı etkilerini azaltmıştır. Lisans, pazara giriş ve tarifelerle ilgili üç temel tüzüğü kapsayan üçüncü paket ise, birlik içinde çok taraflı bir yapı oluşturarak ikili havacılık anlaşmalarının yerine geçmiştir.

Sektörde gerçekleştirilen liberalizasyon faaliyetlerinin sonuçlarını; verimlilik, bilet ücretleri; pazar yapısı başlıkları altında toplamak mümkündür. Deregülasyonla birlikte, mülkiyetleri ağırlıklı olarak kamudan özel teşebbüse geçen havayollarının verimlilikleri artmıştır. Deregülasyon sonrasında AB'de havayolları arasında düzenlenen işbirliği anlaşmaları çoğalmıştır. Paketlerin etkilerinin görülmesi önündeki engellerin kaldırılmasına yönelik istek ve hatta zorunluluklar ise devletleri, daha liberal yapılanmaların oluşturulması gerektiği düşüncesine yöneltmiştir.

AB'nin genel ekonomi ve istihdamına önemli bir katkı yaparak stratejik bir öneme sahip olan hava ulaştırma sektörü, 5.1 milyon iş hacmini destekleyerek Avrupa GSYİH'na %2.4 katkıda bulunmaktadır. Avrupa havacılık sektöründe toplam 400'ün üzerinde havalimanı, 60'dan fazla hava trafik sağlayıcısı ve 150'nin üzerinde havayolu şirketini barındıran büyük bir sektördür.

2008 yılında Avrupa'yı etkileyen krizden en fazla etkilenen sektör havacılık sektörü olmuştur. 2008 yılında Avrupa hava yolu işletmelerinin zararlarına bakıldığında 16,8 milyar dolardır. 2009 yılında bu zarar 11 milyar dolar olmuş ve dayanıklılığını göstermiştir. AB Tek Avrupa Hava Sahası ile hava trafiğini ve operasyonlarını en emniyetli, düşük maliyetli ve çevreci bir şekilde planlamayı hedeflemiştir. Avrupa hava sahasının birleştirilmesinin yanı sıra amaç; uçuş seferlerindeki gecikmeleri azaltmak, güvenlik standartlarını arttırmak, uçakların çevreye verdikleri zararları en az seviyeye indirmek ve hizmet hükümleri ile ilgili giderleri minimum seviyeye getirmektir.

Bu çalışmanın amacı Avrupa hava sahasının daha etkin ve verimli kullanılması için Avrupa Birliği (AB) Ortak Politikaları arasında bulunan Ortak Ulaştırma Politikası kapsamında oluşturulan 'Tek Avrupa Hava Sahası Girişimi'nde yaşanan gelişmeleri belirlemek ve Türkiye'nin Tek Avrupa Hava Sahası entegrasyonunu değerlendirmektir.

Küreselleşme ile birlikte sektörel özelleştirmelerin ortaya çıkmasıyla büyüyen pazar hacimleri havayolu ulaşımını da etkilemiştir. 1987 yılında havayolu ulaşım sektöründe meydana gelen özelleştirme hareketi ile havayolu firma sayısı artmış, ortaya çıkan rekabet sonucunda bilet fiyatları düşüşe geçmiştir. Bu nedenle hava trafik kontrol merkezleri çeşitli problemlerle karşılaşmıştır. Yaşanan bu problemler yolculara uçuş gecikmeleri ve uçuş iptalleri olarak yansımıştır. Avrupa Birliği Hava Trafik kontrol hizmetini tek merkezden yönetmeyi amaçlayarak hava yolu pazarında artan trafik sorunlarına etkin çözümler geliştirmeyi amaçlamıştır. Temeli EUROCONTROL'ün kuruluşuna dayanan 'Tek Hava Sahası' oluşturulması projesi Tek Avrupa Hava Sahası Girişimi başlığında 1990'ların ilk yıllarında başlatmıştır. Girişim Avrupa Birliği üyesi olan ülkeleri kapsamaktadır.

Türkiye'nin EUROCONTROL üyeliği, aday ülke statüsünde bulunması, ayrıca jeopolitik konumu gereğince Girişime üye olup olmaması tartışmalarını gündeme getirmiştir. Türkiye'nin havayolu ulaştırmasında geldiği konum Avrupa Birliği tarafından yıllık hazırlanan İlerleme Raporlarınca incelenmektedir. Gelinen noktada sivil havacılık konusunda yer alan hava trafiği yönetimine ilişkin AB müktesebatının uygulanmasına ait düzenlemelerin yapılması gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Türkiye'de, 2006 yılında başlattığı SMART Projesi ile hava trafik yönetimi sistemlerini modernleştirme yoluna giderek Tek Avrupa Hava Sahası Girişimine yönelik uyum çalışmalarını hızlandırmıştır. Bu çalışmanın amacı, Tek Avrupa Hava Sahası Girişimini incelemek ve bu doğrultuda Türkiye'nin hava ulaştırma sorunlarını değerlendirerek, uyum çalışmalarında geldiği konumu belirlemektir.

Mevcut durumda 28 üye ülkeye sahip olan AB, diğer ulaştırma modlarında sağladığı tam entegrasyon ile sınırları kaldırarak zaman-maliyet etkinliğini artmış ve oldukça fayda sağlamıştır. 1960 yılında 'Tek Hava Sahası' nihai amacıyla kurulan EUROCONTROL (Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı) bir dizi çalışmalar neticesinde Tek Avrupa Hava Sahası (Single European Sky– SES) Girişimini başlatmıştır. Uçuş Bilgi Bölgelerinin (FIR) birleştirilmesi ile bütünleşik bir yapı oluşturmayı hedefleyen bu girişim Tek Avrupa Hava Sahası oluşumu için yapılan çalışmalardan en önemlisidir. Günümüze kadar SES I, SES II, SES II+ olmak üzere üç ayrı paket ile çeşitli düzenlemeler yapılmıştır. Bu çalışma; Türkiye'nin havacılık alanındaki kaydettiği ilerlemelerin Avrupa Birliği bünyesinde gerçekleştirilen Tek Avrupa Hava Sahası bünyesinde değerlendirmesi açısından önem arz etmektedir.

Bu çalışma nitel bir araştırma olup, konuyla ilgili literatür taraması yapılıp kaynaklardan elde edilen verilerle yazılan tanımlayıcı bir çalışmadır. Beş bölümden oluşan bu çalışmanın birinci bölümünde çalışmanın amacı, önemi, kapsam ve yönteminden bahsedilmiş, Ulaştırma ve Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası başlıklı ikinci bölümde ise ulaştırmanın tanımı, ulaştırma modları, ulaştırma türelerinin entegrasyonu ile Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası, hedefleri, Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikasını destekleyen programlar, ulaştırma ağı ve koridorları, güncel durumu, ulaştırma politikasının AB'nin genişleme politikasındaki etkisi ve son olarak AB'nin bağımsız devlet topluluklarına ulaşımı incelenmiştir.

Tek Avrupa Hava Sahası başlıklı üçüncü bölümde ise AB'nin hava ulaşım sektörü kapsamındaki Tek Avrupa Hava Sahası Girişimi'nin tarihsel gelişimi ile Tek Avrupa Hava Sahası'nın geçirdiği evreler, Tek Avrupa Hava Sahası Hava Trafik Araştırması Programı (SESAR Single European Sky ATM Research) **ve** Tek Avrupa Hava Sahasındaki mevcut durum değerlendirilmiştir.

Dördüncü bölümde ise Tek Avrupa Hava Sahası Girişimi'ne Avrupa Birliği ve Türkiye özelinde bir değerlendirme yapılarak, söz konusu İnisiyatifin Türkiye hava ulaşım sektörüne etkileri incelenmiştir. Türk Hava Yolu ulaşım sektöründeki problemler, Türkiye'nin hava yolu ulaşımında ab müktesebatı ve gerekleri ile AB müktesebatına uyumun mevcut düzeyi ve Tek Avrupa Hava Sahasına entegrasyona yönelik düzenlemeler belirtilmiştir.

Çalışmanın son bölümünde ise, önceki bölümlerde yer alan konular ışığında ortaya çıkan veriler üzerine genel değerlendirme yapılarak yapılmış, öneriler sunulmuştur.

BİRİNCİ BÖLÜM

ULAŞTIRMA

1.1 Ulaştırmanın Tanımı

Ulaştırmanın kesin bir tanımı olmamakla birlikte sözlük anlamıyla her türlü malın ve hizmetin çeşitli nakliye araçlarıyla alındığı ilk yerden son yere taşınması olarak tanımlanmıştır. Genel olarak ulaştırma insan ve eşyaların bir yerden bir yere hareket etmesini ifade eder. Ancak bu hareketin iktisadi hedefi, kurulan sistemin mümkün olan en kısa zamanda ve en az masrafla işletilmesinde belirir (Barda, 1964, s 6). Ulaştırma ekonomik olduğu kadar sosyal hayatı da ilgilendiren bir meseledir. Bu nedenle konut, iş, beslenme, kültür, eğlence ve kişiler arası haberleşme gibi sosyal faaliyetleri gerçekleştirmek amacıyla insanlar, mallar ve enformasyon için mesafe kavramının görsel önemini kaldırmaya yarayan bir hizmet sektörüdür (Saatçioğlu, 2006, s3). Sistem olarak ulaştırma ise bir bölgeden bir bölgeye gitmek ya da bir malın taşınması için gerekli talebi üreten ve taşıma sonucunda bu talebi tatmin eden öğelerin kombinasyonu ve bu öğelerin birbirleri ile etkileşimini ifade eder (Saatçioğlu, 2006, s3).

Ulaştırma hizmetlerinin bir parçası olan taşımacılık denizyolu, havayolu, karayolu, boru hattı ve havayolu gibi türlere ayrılmıştır. Her taşıma şeklinin kendine göre avantajları bulunmaktadır. Günümüzde birden fazla taşıma türünden yararlanılarak sunulan entegre taşıma hizmetleri politik, ekonomik, çevresel ve sosyal yararlar bakımından ülkeler için büyük önem taşımaktadır.

Aşağıdaki bölümlerde sırasıyla karayolu, demiryolu, denizyolu, iç suyolu, havayolu, boru hattı ulaştırma türleri incelenecektir.

1.1.1 Karayolu Ulaştırması

Motorlu taşıtlarda sağlanan teknik gelişmeler neticesinde günümüzde karayolu ulaştırma sektörü ulaştırma modları arasında başlıca hayati unsur haline gelmiştir. Karayolu ulaştırma demiryoluna nazaran herhangi bir suni yapıya dayanmadan hareket eden vasıtaların doğurduğu hareket serbestine sahip yapıdadır (Barda, s.9).

Karayolu en ücra yerlere kadar erişebilme olanağı verdiği için kısa mesafeli taşımalarda diğer ulaştırma modlarına göre çok daha ekonomiktir. Karayolunun diğer ulaştırma modlarına göre daha ekonomik olmasına demiryolunun sabit maliyetini toplam maliyetler içinde payının belirgin bir oranda yüksek olmasının olgusu yatar. Sabit maliyetlerin yüksekliği yüzünde kısa mesafeli taşımalar daha pahalıya gerçekleşir. Ayrıca taşıma mesafesi büyüdükçe sabit maliyetleri toplam maliyetler içerisindeki payı aşağıya doğru çekilir. Bu durum uzak mesafeli taşımalarda demiryolunun daha ekonomik olmasına yol açar. Karayolu enerji tüketimi bakımından en maliyetli olan ulaştırma modudur. Yakıt maliyeti giderlerin %50'sine ve kilometre maliyetlerinin de %32'sine kadar çıkabilir. Karayolu taşımacılığı parça eşya taşımasından hemen hemen en uç noktaya kadar erişebilmesi bakımından avantajlıdır. Ancak mesafe kısa olmalıdır. Ayrıca diğer taşıma modlarına göre kitle taşımacılığına elverişli değildir. Karayollarının sabit maliyetlerinden bahsetmek istersek bunlar aşınma payı, faiz, sigorta ve yöntem giderleridir (Akten, 1995).

Taşıma istatistikleri bakıldığı zaman yük ve yolcu taşımasında karayolu taşımacılığının diğer taşıma türlerine göre önde olduğu belirtilmiştir. 2000'den itibaren AB ülkelerinde yolcu taşımada %79,0 karayolu, %89,1 ABD ve %95,2 Türkiye olarak belirlenmiştir. Yük taşımacılığında ise kısa mesafeli kıyı deniz taşımacılığı dikkate alınacak olursa karayolunun AB ülkelerindeki payı %45.0 olarak belirlenmiştir. ABD'de payı %69,4 olarak belirlenmiş ve Türkiye'de bu oran %76,1 olarak belirlenmiştir. Boru hattı taşıması dikkate alınmadığında Türkiye'de bu oran %92,2'ye kadar ulaşmaktadır.

Karayolu taşımasında kullanılan petrole dayalı enerjiden kaynaklanan hava kirliliğine neden olması, genelde bütün ülkelerde yaşanan trafik kazalarının getirmiş olduğu maddi kayıplar ve manevi kayıplar, yaşanılan trafik tıkanıklıkları karayolları ulaşımlarının olumsuzlukları olarak gösterilebilir.

1.1.2 Demiryolu Ulaştırması

Demiryolları taşımacılığı sanayi devrimi zamanında yapılmıştır. Her türlü taşımacılığa uygun olması, düşük enerji kullanımı ve yüksek hızlı olması demiryolları uzak mesafeler için çok ekonomik bir taşıma modudur. Karayollarının olası engelleri de demiryolu sayesinde bertaraf edilmektedir. Demiryolları deniz yolu ile kolayca bütünleşebilecek bir sistemdir. Örnek olarak denizyolu ile taşınan konteynırlar kolayca ve verimli bir demiryoluna entegre edilebilir (Akten, 1995).

Demiryolu ulaştırmasının diğer ulaştırma modlarına nazaran avantaj ve dezavantajları mevcuttur. İlk olarak demiryolu ulaştırması daha çok bir hizmet sektörü olup elle tutulur bir hâsıla kazandırmaz. Demiryolu ulaştırmasının teknik bakımdan alt yapısının hazırlanmasının yani sabit maliyetinin çok yüksek olması bu sektöre özel teşebbüslerin girişini güçleştirir ve buna bağlı olarak serbest rekabet sisteminde alışılmış birçok girişimcinin pazara girmesi sonucunda doğan rekabet unsuru olanaksız hale gelir. Çünkü sabit maliyetlerinin çok yüksek olması ve bu maliyetin hemen amorti edilmesinin garantisinin olmaması bu sektöre özel teşebbüsün girişini zorlaştıracaktır. Bu karakteri ile demiryolu ulaştırması zararına işleyen bir yapıda olup ekonomik anlamda tekel olma bir özelliğini taşımaktadır.

Bunun yanında demiryolu ulaştırması yukarıda da bahsettiğimiz gibi uzak mesafeler yapılacak kitle taşımacılığı için ekonomik bir moddur. Her yere inşa edilebilir, nispeten hızlıdır ve olumsuz hava şartlarından az etkilenir.

1.1.3 Denizyolu Ulaştırması

Deniz taşımacılığı, alt yapı gerektirmeden, kolay, ucuz ve güvenli başına imkânlarından yararlanarak bir limandan diğer bir limana yük, yolcu ve araç taşıması amacıyla yapılan işlemleri ve toplumlar, denizin sunduğu sonsuz nimetler ve imkânları yardımıyla yeni kültürler oluşturmuşlar ve geliştirmişlerdir. Diğer toplumlar oluşan bu medeniyetlerini deniz yolunu kullanarak faydalanmışlardır. Bu kültürel bağlantılar aynı zamanda ticaretin de gelişimini sağlayarak, deniz taşımacılığını geliştirmiş, bu gelişim ticareti yapan ülkelerin iktisadi olarak güçlenmesine ve deniz taşımacılığının daha fazla kullanılmasına neden olmuştur (Denizcilik Müsteşarlığı, 2010).

Bu gün dünya ticaretine baktığınız zaman da dünyanın zengin ekonomilerinin dünya ticaretinden pay alan, bu ticaret dalını elinde tutabilen ekonomiler olduğu

görülmektedir. Dünya ticareti ile deniz taşımacılığı birbirleri ile bağlantılı kavramlardır. Dünyanın dörtte üçünün su ile kaplı olması kıtalar arasında ticarette deniz taşımacılığın hep gündemde tutmuştur. Dünya ticaretinde de deniz ticareti egemendir. Gemilerin büyük çapta taşıma yapabilmesi, deniz taşımacılığının en ucuz taşıma şekli olması bu tercihin ana sebeplerinden biridir (Akten, Albayrak,1998). Öteden beri ve bugün denizyolu ulaştırması demiryollarının kara üzerinde yaptığı geniş çaptaki nakliyatı daha geniş bir hacimde tamamladığı bilinmektedir. Bu sayede bugün birçok maddeler üzerinde dünya piyasaları kurulmuş, büyük limanlar ortaya çıkmış, böylece zirai sektörlerin sanayi ülkelerine ulaştırılması sayesinde hem imal sanayi bölgelerine ham maddeler uluşturabilir hale gelinmiş, hem de ekonomik olarak gelişmemiş bölgelerin sanayi yolunda kalkınmaları için bir çıkış yeri oluşmuştur (Barda,s10).

Deniz ulaştırmasının önemi dünyada ekonomik kalkınmanın ve sanayileşmenin ilk zamanlarında birçok ekonomist tarafından anlaşılmıştır. Deniz ulaştırması da burada çok önemli bir rol oynamaktadır. Deniz ulaştırması sayesinde kara ulaştırmasına nazaran daha geniş bir pazara erişebilme imkânı oluşmaktadır. Bu sayede ilk olarak deniz gemilerin seyrine uygun nehir kıyılarında bulunan yerleşim yerleri ekonomik olarak kalkınır. Bu gelişmeler kısa zaman içinde su kenarında bulunan yerleşim yerlerinin iç kısımlarını da etkiler.

Deniz yolu taşımacılığı sektörünün, uluslararası boyutta güçlü olması nedeniyle bu alandaki çalışmalar birliğin çalışma şartları hususunda Uluslararası İş Örgütü (İLO), diğer denizcilik hususunda İMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü) tarafından uluslararası sözleşmeler hazırlamaları ve uluslararası mevzuatların AB mevzuatına Tüzük veya Direktifler şeklinde düzenlenmektedir. Denizyolu taşımacılığı mevzuatında haksız rekabetin önlenmesi için piyasanın düzenlenmesi, devletin destekleri, denizyolu çalışma şartları, denizyolunun emniyeti ve güvenliği ve deniz çevresinin korunması konularını düzenlemektedirler. 2000'li yıllardan itibaren ERİKA ve PRESTİGE kazalarının oluşmasının etkisi ile komisyonun en önemsediği madde deniz emniyeti konusu olmuştur. Bu sebepten dolayı 2000 yılında deniz emniyetleri hususunda mevzuat paketleri oluşturulmuş ve kabul edilmiştir.

1.1.4 İç Suyolu Ulaştırması

İç suyolu taşımacılığı başka adı ile ırmak ve kanal taşımacılığıdır. Ağırlıklı olarak Avrupa kıtasında kullanılan bir taşımacılık türüdür. Kıta içerisine doğru olan kitle yük taşımalarını belirginleştirmek ve üretim kaynaklarının hammadde ihtiyaçlarının karşılanmasında kullanılabilecek bir moddur, ırmak ve kanal ulaşım sistemi için gerekli alt yatırım miktar olarak kara ve demiryolu ulaşımlarına göre daha az, bakım tutum masrafları da düşüktür. Henüz tam olarak gelişmemiş bir sistem olmasına karşın artan ulaştırma maliyetleri göz önüne alındığında özellikle Kıta Avrupa'sında gelecekte çokça kullanılacak bir ulaştırma sistemi olacağı değerlendirilmektedir (Akten, s 23).

1.1.5 Havayolu Ulaştırması

Havayolunun tahmin edilebileceği gibi en önemli özelliği hızdır. Hava yolu uzun mesafeler çok kısa zamanda kat edilebilmektedir. Buna karşın kitle taşımacılığı bakımından denizyolu ya da demiryolu kadar ekonomik olmayıp tarife fiyatları oldukça yüksektir. Ancak son dönemdeki gelişmeler ve sektördeki rekabet havayolu ulaştırmasındaki tarifelerde gözle görülür bir indirime sebep olmuştur. Havayolu ulaştırması özellikle havaalanı, havaalanına ulaşım gibi kamu tarafından yapılması gereken büyük bir altyapı yatırımları gerektiren bir sektör olup piyasa yapısı itibariyle oligopol bir yapı arz eder.

Havayolu sektörünün bir diğer özelliği ise ulusal ve uluslararası politikalara karşı aşırı hassas bir yapısının olmasıdır. Her ülke havayolu sektörünü kendi kontrolü altında tutmak istemektedir. Bu sebeple uluslararası havayolu taşımacılığı kendi politikalarına göre düzenlenmiştir. Ülkelerin yaptıkları ikili antlaşmalar sonunda hangi havayolunun hangi hatlarda uçuş düzenleyeceğini belirtmişlerdir. Havayolu işletmelerinin pazarlara ulaşım ve erişimi ülkelerin belirledikleri politikalar doğrultusunda gerçekleşmektedir.

Havayolu işletmelerinin istedikleri hatta serbestçe uçmaları mümkün değildir. Diğer sektör işletmecilerinde bu durum söz konusu değildir. Onlar istedikleri yere mal ve hizmet götürebilmektedirler.

Artan rekabet ortamında daha verimli çalışabilmeleri için hükümette havayolu taşımacılığının özelleştirilmesini desteklemektedir. 1978 yılında ABD serbestleşme

hareketine geçmiştir. Günümüze kadar bu kadar etkin ve verimli gelişmesinin en önemli nedeni ABD'nin serbestleşme hareketine geçmiş olmasıdır.

1.1.6 Boru Hattı Ulaştırması

Müşterilerin ihtiyaçlarını karşılayabilmek üzere ürünlerinin kaynağı alınarak son noktaya kadar iletilmesi süreci içindeki hareketinin verimli ve etkili şekilde uygulanması, taşınması, planlanması ve depolanması hizmetinin kontrol altına alındığı lojistik türüdür.

Genel olarak doğal gaz, ham petrol gibi sıvı ya da gaz halindeki maddeler taşınmaktadır. Bunların yanı sıra bazı kimyasal maddeler de taşınmaktadır.

Büyük çapta ve uzun borularla, ürünler şehirlere, ülkelere ve hatta kıtalararası taşımada kullanılmaktadırlar. Bu ulaşım ağlarında gaz hatları için kompresör istasyonu ve ham petrol ve multiproduct ürün hatları içinse pompa istasyonlarını içermektedirler.

Boru hatları Ana Kontrol Odası olarak bilinen merkezlerden uzaktan kontrol edilmektedir ve işletilmektedirler. Boru hattı çok yüksek miktardaki ürünlerin taşınmasında çok ekonomik yol olmaktadır. Teslim süresi bakımından en güvenilir taşıma tipi olmaktadır. Olumsuz hava koşullarından etkilenmemesi sürekli taşıma sağlanmasına olanak sağlamaktadır. Suyu uzun mesafelerde taşımak için kullanıldığı zaman çevresel etkilerden korunmasını sağlamaktadır. Ayrıca suyun kirlenmesini ve buharlaşmasını önlemektedir.

Son dönemlerde ülkelerin artan doğalgaz ve petrol ihtiyaçlarını geniş kaynaklara ve rezervlere sahip olan ülkelerden karşılamak için yapılan boru hatları uluslararası ilişkilerde stratejik önem arz eden bir konuya dönüşmüştür. Bu ülkeler günümüzde boru hatlarını ülkeler üzerinde söz sahibi olmak ve avantaj sağlamak için kullandıkları günümüzde açıkça görmekteyiz.

1.2 Ulaştırma Türlerinin Entegrasyonu

Lojistik ve tedarik zincirinin ve aynı zamanda küresel faaliyetleri olan işletmelerin değişken doğası çeşitli ulaştırma türlerinin önemini arttırmaktadır (Rushton, 2006). Uluslararası alanda faaliyet gösteren işletmelerin üretim süreçleri gereği birçok hammadde, yarı mamul ve bitmiş ürünler tedarik zinciri yönetimleri bazı ulaştırma türleri için elverişli bazıları için elverişli olmayabilir. Bu gibi durumlarda

her bir ulaştırma türünün avantajları ve dezavantajları önem kazanmaktadır. Cunnigham ve Kettlewood (1976: 65) menşe noktaları, varılacak nokta, kat edilen mesafe sevkiyatın hacmine bağlı olarak kesin bir ulaştırma türünün uygun olmadığı yük trafikleri söz konusu olduğunda ulaştırma türleri arasında rekabet etkin bir şekilde devreye girer düşüncesini ortaya koymuştur.

Ulaştırma türleri arasındaki değişim, aynı rotasyon veya Pazar söz konusu ise bir ulaştırma türünün diğeri üzerinde kurabileceği üstünlüğe göre yapılır. Tür seçimi kararını maliyet, kolaylık hız ve güvenirlik gibi kriterler etkiler (Rodrigue, 2006). Ulaştırma türleri arasında rekabet ve işbirliği iki ana tema esasında yapılabilir. Eğer yük akışı çeşitli ulaştırma türleri ile yapılabiliyorsa bu durumda rekabetten, birbirini tamamlayıcı olarak işlem yapabilecekleri durumlarda ise işbirliğinden söz edilebilir. Stopford, 1997) yaptığı çalışmalarda ulaştırma türleri arası işbirliğine vurgu yapmakta, entegre edilmiş ulaştırmadan bahsederek çoklu ulaştırma- modlararası ulaştırmaya varmaktadır. Bu tür işbirliklerine örnek olarak demir yolu karayolu kombinasyonu, denizyolu karayolu kombinasyonu göstermektedir. Bontekoning, 2004) ise demiryolu karayolu işbirliğinin basit bir kombinasyon olmaktan ziyade kısa ve uzun yol çizelgelerinin uyumlu olması itibariyle dikkatle yapılması gereken bir işbölümü olduğuna vurgu yapmaktadır.

Her bir ulaştırma türünün sunmuş olduğu coğrafik kapsam, ulaştırma mesafeleri taşıma kapasiteleri, taşıyabildikleri ürün özelliklerine göre kendine özgü özellikleri bulunmaktadır. Çoklu ulaştırma ve lojistik anlayışı bütün ulaştırma türlerinden faydalanılarak bütünleşik bir ulaştırma sisteminin kurulması ve kapıdan kapıya teslim anlayışı benimsenmektedir (R.Palsaitis, D.Bazaras, 2007, s. 119). Yüksek değerli ürünlerde ve ulaştırma zamanının ön plana çıktığı taşımalarda karayolu veya havayolu taşımacılığı faydalı olurken, yüksek miktarlarda ve düşük taşıma maliyetinin ön plana çıktığı durumlarda ise demiryolu veya denizyolu gündeme gelmektedir.

Maliyet ön plana çıktığı zaman deniz yolu taşıması mümkün ise o zaman bu ulaştırma türünün tercih edilmesi daha sık görülmektedir. Demiryolu ise sürekli bir yük akışının ve uzun taşıma mesafelerinin olduğu durumlarda çok cazip olmaktadır. Karayolu taşıması ise kısa mesafelerde ve daha az hacimli yüklerin taşınmasında kullanışlı olmaktadır (Powell, 2001). Havayolu-karayolu çoklu ulaştırmasına örnek olarak karayolu taşımacılığının kısa mesafelerdeki düşük maliyeti ile havayolu taşımacılığının hızını birleştirir. Aynı zamanda bu ulaştırma kombinasyonu karayolu

taşımacılığının düşük hızını ve havayolu taşımacılığının yüksek maliyetini de içermektedir. Havayolu-karayolu çoklu ulaştırma tarifeleri tüm havayolu tarifelerinden ucuz, tüm karayolu tarifelerinden ise pahalıdır ve transit süreleri tüm karayolu taşımalarından kısa, tek başına havayolu taşımacılığından ise daha uzundur.

Her ürün teknik veya ekonomik nedenlerle çoklu ulaştırma ile taşımaya elverişli olmayabilir. Sevkiyat hacimleri söz konusu olduğunda demiryolu ve karayolu ulaştırmasının karması mümkün iken küçük hacimli yükler için bu karma mümkün olmayabilir. Mesafe dikkate alındığında ise bu kavram özellikle taşıma güvenliği ile bir bütün halinde dikkate alınması gündeme gelmektedir. Taşıma mesafesinin 400 km'nin altına indiği durumlarda ise demiryolu-karayolu karmasının yüksek aktarma maliyetlerinden dolayı karayolu taşıması ile rekabet edemeyeceğini tespit edilmiştir. Kısa mesafeler söz konusu olduğu zaman hiçbir çoklu ulaştırma türü karayolu taşıması ile rekabet edememektedir.

Bu faktörler doğrultusunda çoklu ulaştırmanın ulaştırma türleri arasında rekabet ve işbirliği hareketle kapı teslim hizmeti verebilmek için bütünleşik bir yapıya sahip olduğu görülmektedir.

UNCTAD (2004) havayolu ve boru hattı hariç olmak üzere diğer ulaştırma türlerinin güçlü ve zayıf yanlarını listeleyerek çoklu ulaştırma için de bir kıyaslama sunmuştur. Çoklu ulaştırma daha çok hizmetle ilgili kriterlerde üstün performans sergilerken ulaştırma türleri arası aktarma ekipmanlarının ve gereken bağlantıların yetersizliği gibi durumlarda kullanılması bile güç duruma düşmektedir. Maliyet tasarrufu kriterlerine göre ise birçok etkene bağlı olarak farklılık arz etmektedir.

İKİNCİ BÖLÜM

AVRUPA BİRLİĞİ ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASI

Küreselleşen dünyamızda ulaştırma uluslararası ekonominin can alıcı sektörünü temsil etmektedir. Avrupa Topluluğunca[1] Maastricht Antlaşmasıyla[2] dizayn edilen Ortak Ulaştırma Politikası Avrupa Birliği'nin sosyal ve ekonomik anlamda güçlenmesinde önemli rol oynamaktadır.

Avrupa birliği ortak politikaları arasında en eski politikalardan biri olan ulaştırma politikası taşımacılıkta örnek alınacak uygulamalara sahip ülkelerin taşımacılığa ait kurallarının topluluk içerisinde genel ilkeler haline getirmektedir.

Roma antlaşması ile Avrupa Topluluğu Komisyonu üç alanda ortak politikada anlaşmışlardır. Bu politikalar "ulaştırma", "tarım" ve "dış ticaret" tir. Hem bütünleşmeyi sağlayabilmek hem de ekonominin gelişmesini hızlandırmak için ulaştırmanın önemli olduğunu ve gündemde kalmasına sebep olmuştur. Yapılan bu anlaşmanın 74.maddesi ve 84.maddesi arasındaki maddelerin hepsi ulaştırmayla alakalıdır.

Komisyon tarafından 1961 tarihinde düzenlenen memorandumda ulaştırma ile ilgili amaçları ve ilkeleri şu şekilde sıralanmaktadır.

a. İlgili kuruluşların ticari ve mali açıdan bağımsız ve özerk hale getirilmesi,
b. Serbest rekabet ortamı oluşturulması,
c. Kullanıcıların tür seçimi hususunda serbestlik sağlanması,
d. Fiyat sistemlerinin geliştirilmesi,
e. Altyapı organizasyonlarının sağlanması,
f. Karayolu taşımacılığındaki engellerin kaldırılmasını sağlamak,

---

[1] Avrupa Topluluğu 2009 tarihinli Lizbon Antlaşması ile Avrupa Birliği olarak geçecektir.
[2] 1992 yılında imzalanmıştır. Detaylı bilgi için bknz.://europa.eu/eu-law/dicision making/treaties/index_en.htm

g. Paralı geçiş sistemi, vergilendirme sistemi ve devlet müdahalesindeki konularda farklı uygulamaların önlenmesi,

1972 yılında Paris Zirvesinde oluşturulan toplukta İngiltere, İrlanda ve Danimarka'da katılmıştır. Bu sayede ulaştırma politikası yeniden tanımlanmıştır. Bu politika sonucunda ulaştırma altyapısı da önem kazanmıştır.

Serbest pazarda yaşanan liberalleştirme çalışmalarının faydalarına istinaden AB Ortak Ulaştırma Politikasında kara ve suyolu ulaştırmasında serbestlik vurgulanmıştır fakat 1977 yılında düzenlenen bir diğer raporda ulaştırmadaki altyapı sorunları ve pazarın faaliyetlerinden dolayı durdurulmuştur. 1980 yılından sonra ise ağırlık kazanan konu "uyumlaştırma" olmuştur.

AB ulaştırmaya ilişkin politikalarının geliştirilmesi ve ulaştırma sistemindeki gelişmelerin 1990'lı yıllarda öne çıkmıştır. Bu dönemlerde ulaştırmaya yönelik kaygılarda ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu endişeler, karayolu taşıma payının yolcu ve yükte ağırlık kazanmış ve ulaştırma sistemlerinin dengesinin bozulmasına, bunun sonucunda çevrelerin zarar görmesine ve trafik kazalarının sonucunda insan kayıplarına, yüzbinlerce insanın yaralanmasına neden olmasıdır.

Yukarıdaki açıklamaların doğrultusunda, dışsal etkilerin önlenmesine, pahalı ulaştırmanın engellenmesine, güvenliklerin arttırılması ve iyi bir politika için mali yapısı dengeli ve sağlıklı devam ettirilebilir ulaştırma sistemlerinin gerçekleşmesi AB'nin amaçlarını oluşturmaktadır.

2.1 Avrupa Birliği'nin Ulaştırma Politikasındaki Temel Hedefleri

AB ulaştırma politikasının amacı devletlerde taşımacılıkla ilgili kuralların ortak ilkelere bağlanmasını gerçekleştirebilmektir. Temel kuralı; hizmeti veren işletmelerin, kullandıkları araç veya taşınan mal ve ait olduğu ülke doğrultusunda farklı işlemlerin yapılmasını engellemektir.

AB ulaştırma politikasında çevrenin korunması ekonomik gelişme ve sosyal refah arasındaki uzun vadede amaçlar taşımaktadır.

Belirtilen Avrupa Ulaştırma Politikalarını şu şekilde özetleyebiliriz.

1. Tekellerin kaldırılması desteklenmiştir ve Pazar entegrasyonu sağlanmak istenmiştir.

2. Bütün ulaştırma sistemlerinin kullanımı, yük taşımasında, demiryolu taşımasında, iç suyolu taşımasında ve kısa deniz taşımacılığında yolcu taşımasında toplu taşımaya öncelik verilmesinin sağlanması,
3. Sınırlardan geçişleri kolaylaştıracak güvenlik ve çalışma imkanlarının sağlanması, malları, işletmecilerin ve müşterilerin ekonomik ve sosyal yönden refah sağlayarak Avrupa geneli ulaşımda etkinliği arttırmak,
4. Avrupa'daki mevcut yasal düzenlemelerdeki farklılıkları azaltmak,
5. Kullanıcılara ve çalışanlara tüm topluma güvenli bur ulaştırma yöntemi sağlanması ve ulaşıma yönelik hedefler konulması,
6. Ulaştırma sisteminin inşası ve işletim sisteminin iyileştirilmesi.

Bu amaçlara yönelik yapılması gerekenler aşağıda belirtilmiştir:

a. Mevzuatın uyumlaştırılması,
b. Her türlü ulaştırmanın geliştirilmesinin sağlanmış,
c. Liberalleştirme,
d. Altyapının geliştirilmesi,
e. Akıllı ulaştırma sistemlerinin geliştirilmesi,
f. Yolcu taşımacılığında toplu taşımaya önem verilmesi,
g. Araştırmalarda ve geliştirmelerde de işbirliği yapılması,
h. Dışsal maliyetlerinin içselleştirilmesinin uygulaması,
i. Sınır geçişleri düzenlenerek transit geçişlerinin kolaylaştırılması,
j. Uluslararası taşımalardaki suçun ve dolandırıcılığın azaltılması.

AB'nin Aralık 1992'de yayınladığı Beyaz Kitabın amaçları ve önlemlerine değinecek olursak; Avrupa Komisyonu kabul etmiş olduğu Beyaz Kitap (White Paper, 2001).ile kullanıcı ihtiyaçlarını, stratejilerinin temeline koymuş ve bu anlayışla altmış önlem geliştirmiştir. Ulaştırma türlerini canlandırarak bunlar arasındaki bağlantıyı kurmayı, havayolunun kontrollü büyümesini sağlamış 2010 yılına kadar dengeyi oluşturmaktadır. Avrupa halkı için kaliteli ve emniyetli bir hizmet sağlanması amaçlanmıştır. Dış çevredeki baskıların azaltılması için ekonominin büyümesi için ulaştırmanın büyümesi arasındaki ilişkileri kurmayı planlamıştır.

Önlemler alınarak çözümü amaçlayan başlıca sorunlar şu şekilde sıralanmıştır:

a. Yolcu hakları: Her türlü ulaşımı sırasında yolcuyu koruyan önlemler yaygınlaşacaktır.

b. Karayolu güvenliği: 2000 yılında Avrupa da oluşan karayolu kazasında çok sayıda kişi yaşamını yitirmiştir. Bunun üzerine komisyon 2010 yılına kadar bu sayının yarısına indirmeyi hedeflemiştir.

c. Güvenliğe önceliğin verilmesi: Ceza uygulamaları, sıkı bir denetleme ve yasal düzenlemelerle güvenlik düzeyinin yükseltilmesi istenmiştir.

d. Tıkanmanın önlenmesi: "Marco Polo" programının geliştirilmesiyle 30 Milyon Euro yıllık bütçe ayrılmıştır.

e. Sürdürebilir hareketlilik: Çevrelerin korunması, dil kullanım yüküne katlanılması ve böylelikle daha az kirlilik meydana getirecek ulaştırma türlerinin yaygınlaştırılması amaçlanmıştır.

f. Ana altyapı çalışmaları: Demiryolu ulaştırması kullanımını yaygınlaştırmak için, Avrupa Birliği Komisyonu Trans Avrupa Ulaştırma Ağları-Ulaşım (TEN-T) kapsamında havaalanı-gar bağlantılarını ve yüksek hızlı demiryolları ulaşımını artırmak ayrıca demiryolu ulaşımında yük taşımacılığının yaygınlaştırılması çalışmaları için yatırımlarda bulunacaktır.

g. Galileo: Küresel uydu seyrüsefer sistemi ile uydu teknolojisiyle taşıtın konumu gibi hususlarda Avrupa vatandaşına hizmet vermesi için oluşturulmuştur. Avrupa Birliği'nin uzun süredir üzerinde çalıştığı uydu navigasyonu projesinde 2011 ve 2012 yıllarında uzaya fırlatılan 4 Galileo uydusu arasında navigasyon mesajı başarıyla aktarıldı. Galileo sisteminin aktif durumda çalışması için 2019 yılı tarihi belirlendi.

Beyaz kitap; sürdürülebilir ulaştırmanın sağlanması için uzun vadeli planları içeren bir projedir. Fakat hayati öneme sahip olan ulaştırma sektörünün kısa vadede aşağıda temel başlıklar altında toplanan öncelikli sorunları çözmesi gereklidir.

1. Avrupa Birliği'nin tıkanıklardan kurtulması için yük taşımacılığında demiryolunun kullanılabilmesi nedeniyle düzenlenmiş olan rekabet koşullarına özen gösterilmesi gerekmektedir.
2. Dışsal maliyetlerinin içselleştirilmesi ve çevresel dışsallıklarının altyapı fiyatlandırılmasına katılması önemlidir.
3. Toplu taşımanın önem kazanması ve otomobil kullanımının mantıklı bir düzeye getirilmesi konularıyla beraber yürütülecek yeni yaklaşım benimsenmelidir.

4. Kullanıcıların yüksek maliyetle sağladıkları ulaştırma hizmetlerinde kaliteye ve haklarına saygının korunması sağlanmalıdır.

Beyaz kitaba göre özel otomobillerin kullanılması, toplu taşımanın kalitesi gibi konularda ulusal alanda karar gerekirken, demiryolu ve hava yollarında zamanlama uyumları gibi hususlarda uluslararası birliktelik zorunlu olmaktadır.

2.2 AB Ulaştırma Politikasını Destekleyen Programlar

a. Trans-Avrupa Ulaşım Ağları (TEN-T): Uyumu sağlamasıyla AB'nin rekabetçi ortamını ve büyümekte olan potansiyelini güçlendirecektir. Tek pazara dinamizm kazandıracaktır. AB'nin dengeli ve sürdürebilir kalkınmasına katkıda bulunacaktır.

b. Marco Polo Programı (2007-2013 tarihleri arasında Marco Polo II ile değiştirilmiştir.): Bu programın amacı birlik ve beraberlik içinde ulaşımın çevreye olan etkilerinin geliştirilmesi, karayolu tıkanıklığının azaltılması, sektörler arası taşımacılığının geliştirilmesidir.

c. Güney Doğu Avrupa Ulaşımı ve Enerji Altyapısı: Bütün ulaşım sektörünü içeren gelecekteki ve günümüzdeki malların ve yolcuların trafiğini düşünerek çok yönlü bir ulaşım ağlarının gerçekleştirmesidir. Petrol, elektrik ve gaza olan ihtiyacın devam ettirilecek bir biçimde karışlanabilmesi için yeni ve etkili enerji altyapısının oluşturulması, elektrik pazarlarının oluşturulması ile ekonomik temellerde ticari operatörler ile enerji yatırımlarının desteklenmesidir.

d. Urban II: Avrupa Bölgesel kalkınma fonu dâhilinde oluşturulan bir girişimdir. 2000-2006 dönemleri için AB'nin sorunlu bölgelerinin sosyal ve ekonomik dönüşümlerinin devam ettirilebilir kalkınma için girişimcilerin tasarım ve uygulanmasını teşvik etmektedir.

e. Altıncı Çerçevre Programı/ Civitas II, Concerto/ Summan-EU: Civitas Programının amacı; Şehirde temiz ve rahat bir ulaşım olanağı sağlamak, sürdürülebilir ulaşım türlerinin kullanılmasını yaygınlaştırmayı amaçlayan bir programdır.

f. Concerto Programının amacı; insanların yaşam kalitelerini arttırmak için tam olarak bütünleşen bir enerji politikasını oluşturmak ve yerel topluluklarının sürdürülebilir ve etkin enerji kullanılmasının desteklenmesine katkı sağlamaktır.

2.3 Avrupa Ulaştırma Ağı ve Ulaştırma Koridorları

1993 tarihindeki Maastricht Anlaşması ile AB ulaştırmasına ilişkin, ulaştırma yönünde kararlar alınmıştır. "Trans- Avrupa Ağları (Trans European Network)" kavramı ortaya konulması ulaştırma anlamında politik, finansal ve kurumsal altyapılarının güçlenmesi bu anlaşma gerçekleşmiştir. Trans Avrupa Ağları'nın oluşturulma amacı, iç pazar desteklenmesi ile ekonomik ve toplumsal bütünleşmeyi sağlayıp "Tek Avrupa"yı kurmaya yöneliktir.

Çevre ülkeler ve özellikle Orta ve Doğu Avrupa ülkeleriyle ilişkiler etkinleştirilerek Avrupa için ulaştırma politikalarının kapsamının genişletilmesi için Pan-Avrupa kavramı geliştirilmiştir. Avrupa'nın ekonomik alanı içinde düşünülen Güneydoğu Avrupa, Karadeniz ve Akdeniz ülkelerini de kapsamayacak şekilde genişletilmiştir. II Pan-Avrupa Konferansı 14-16 Mart tarihlerinde Girit'te yapılmıştır. Bu konferansta Orta Doğu Avrupa ve Orta Doğu Asya ülkelerine kadar uzanacak olan ulaştırma koridorları için "Çok Türlü Ulaştırma Koridorları" belirlenmiştir. Bu koridorların dışında koridorlara aday ülkelerin yaklaşımını sağlayacak ağ bileşenleri on koridorun doğuya doğru uzantılarını ve deniz kıyılarını kapsayan dört Pan-Avrupa Ulaştırma Alanından (PETRA) oluşturmuştur.

TEN ağı için modernizasyon ve Avrupa ana ulaştırma altyapısının birbirine bağlanabilmesi amacıyla bir program ortaya konulmuştur. Yatırımların büyüklüğü ve ortaklıkların finansman olanakları da gözetilerek 2012 yılına kadar yatırımlara önem verilmesi gerekmektedir.

"1996 yılında AB'nin 1692/96 ve 2001 yılında güncelleştirilen 1346/2001 kararları ile 2013 yılı sonuna kadar gerçekleşeceği düşünülen yatırımlar:" (Güngör, s 29).

a. Karayolu 75.200 km
b. Demiryolu 78.000 km
c. Uluslararası 270 tane deniz limanı,
d. 210 tane iç liman,
e. Trafik yönetimi, kullanıcıların bilgilendirilmesi ve navigasyon sistemleridir.

1996 yılı yatırım bedeli 400 Milyar Euro'dur. Yani ortalama yılda 19 milyar Avro finansman ihtiyacının olacağı öngörülmüştür. Yeni üyelerin katılmasıyla AB'nin genişlemesiyle yatırım ihtiyacının 500 Milyar Euro'ya çıkarılacağı düşünülmektedir.

Koridorların oluşturulmasındaki ana sorun finansmandır. Bütçenin yetersiz olması sebebiyle özel sektörün kaynaklarına ve dış kaynaklara ihtiyaç duyulmaktadır. Özel fonların harekete geçirilmesi ve kamu/özel sektör işbirliği ve ortaklıklarının yapılması gereklidir. Bağımsız Devletler Topluluğuyla ilgili koridorlardaki çalışmalar AB yardım programlarıyla finansı sağlanmaktadır (Tozar, Işık, Özyanık, s. 7).

Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Başkanlığı (UDHB), Türkiye'nin gelecekte uygulayacağı TEN-T bilgilerini içermekte olan belgeyi Avrupa Komisyonuna iletmiştir. Bu belgede Avrupa'nın ve Türkiye'nin çıkarlarıyla ilgili öncelikli projeler de tanımlanmıştır. İleride uygulanması beklenen TEN-T'ye göre yatırımlarının iyi bir şekilde planlanması ve bütünleşik bir ağ geliştirilmesi, bir taşımacılık ana planını ve bilgi sistemlerini etkili bir şekilde kullanılmasını gerektirmektedir.

AB'nin Ortak Ulaştırma Politikasının geliştirilmesine yönelik, 1997 yılında Avrupa Parlamentosu ve Komisyonunun Helsinki'de düzenlediği Pan-Avrupa Ulaştırma Konferansında koridor sayısının 10'a çıkarılacağı kararlaştırılmıştır.

Bu koridorlar:

Koridor: Talin-Riga-Varşova,

Koridor: Berlin/Dresten-Wroclaw-Lvov-Kiev,

Koridor: Berlin-Varşova-Minsk-Moskova,

Koridor: Berlin/Nuremberg-Prag-B.peşte-Köstence/Selanik/İstanbul,

Koridor: Danube,

Koridor: Trieste- Ljubjina-Budapeşte- Bratislava- Uzgorod- Lvov,

Koridor: Durres- Tirana- Üsküp- Sofa- Varna,

Koridor: Gdansk- war'ova- Zilina,

Koridor: Helsinki- Kiev/ Moskova- odesa/ Kishinev/ Bükreş- Filibe,

Koridor: Ana Koridor; Salzburg- Ljubjana- Zagrep-Belgrad-Nis-Skopje-Veles-Thessaloniki'dir.

Türkiye, aday ülke statüsünü belirterek 4. Koridorun İstanbul'da sona ermeyip, topraklarının üzerinden Doğu ve Güneydoğu yönünde uzatılmasına ilişkin önerilerde bulunmuştur. Böylelikle Güneydoğu aksı, 8.ve 10. Pan-Avrupa koridorları 4. Koridor ve TRACECA ile birleşmiş ve Türkiye üzerinden Kafkasya ve Orta Doğu'ya kadar uzanacak şekilde planlanmıştır (Bridges, 2007). TRACECA Projesinde yer alan Türkiye, Marmaray Boğaz Tüp Geçişi Projesi, batı-doğu yönlü yüksek hız hattı

projeleri ve Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Projelerinin bitirilmesiyle 4. Koridorun Türkiye üzerinden Kafkasya ve Asya'ya uzatılmasını Avrupa Komisyonunca desteklenmiştir. 2012 yılında Avrupa Birliği Türkiye'deki demiryolu ağının modernleşmesi için 290 Milyon Avro hibe etmiş ve ikinci demiryolu altyapı projesi gerçekleştirmiştir. 400 Milyon Avro daha kullandıracaklarını taahhütte bulunmuştur (Varadise, 2012, s10).

2.4 AB'de Ulaştırma Altyapısının Güncel Durumu

Siyasi ve ekonomik gelişmeye bağlı olarak AB'nin genişlemesi sebebiyle AB'de ulaştırma sistemi dengesiz gelişmiştir. Karayolu, demiryolu, havayolu kullanımı yoğunluğu vardır. Yolcu taşıma oranı %79, yük taşıma oranı %44 ile en yüksek paya karayolları sahiptir ve büyük sorunların yaşandığı bir kesimi oluşturmaktadır.

Demiryolları 1970 yılında yük taşımacılığında %21'lik paya sahipken, 2000'li yıllarda %8,4'e kadar düşmüştür. %6'lık bir payı yolcu taşımalığında bulunmaktadır. AB'de özellikle yük taşımacılığı konusunda çabaları devam etmektedir.

2.5 AB'nin Genişlemesinde Ulaştırma Politikasının Etkileri

AB iç pazarının hareketliliği bakımından ulaştırma politikasının yeni üyelerinin AB'yle tam bütünleşme sürecinde önemli bir rolü olmaktadır. AB genişlemesi ulaştırma pazarlarını birbirine yaklaştırmış, taşımacılık altyapısını geliştirmiştir. Başka bir ifadeyle ulaştırma ve genişleme konusu farklı bir ivme kazanmıştır. Birliğe katılım sağlayan yeni ülkeler ile birlikte, AB içindeki demiryollarının ve kara yollarının uzunlukları ve birlik filosunun büyüklüğü çok yüksek bir biçimde artmıştır (UDHB, A.G.E, s.104).

Ortak ulaştırma politikasına yönelik programılar da AB'nin kazancının yaklaşık olarak %10'unu kapsamıştır. Yeni üyeler AB müktesebatını benimsemiş ve sorun yaşanmamıştır fakat bunları uygularken idari kapasite ve finansmanın eksiklikleriyle karşılaşmışlardır. Bu eksiklikler altyapının gelişmesi ile ilgili alanda kendini göstermiştir. Bu eksikliklerinin bir kaçı katılım tarihine kadar giderilmiş bir kısmına da ülke koşullarına bağlı olarak geçiş dönemleri tanınmıştır.

Yunanistan, Portekiz ve İspanya'nın genişlemesiyle tecrübe edilmiş, yeni üyeler ve katılacak olan üyeler iktisadi kalkınmaları bakımından TEN-T ile bütünleşme şartı

öngörülmüştür. TEN-T'nin geliştirilmesi ve koordinasyonunun sağlanması ve aday ülkelerin desteklenmesi için "Ulaştırma Altyapısı İhtiyaç Değerlendirilmesi (Transport Infrastructure Needs Asessment-TINA) Programı oluşturulmuştur. 2015 yılına kadar TINA Programı ile toplam maliyetin 90 Milyar Avro civarında olması beklenirken, Katılım Öncesi Yardım Aracı (Instrument for Pre-accession Assistance-IPA) programı fonları tarafından desteklenmiştir.

Ulaşım altyapısının ağlarının geliştirilmesini ve iyileştirilmesini amaçlayan AB ulaştırma politikası dahilinde yeni üyeler için farklı konularda da öncelikler verilmiştir. Böylece karayolları konusunda teknoloji, çevre mevzuatı ve emniyet olmak üzere pazara girişi, mali ve sosyal konularda, iç suyolu konusunda filo kapasitesi konusu, demiryolları konusunda AB Merkez ve Doğu Avrupa Ülkeleri demiryolları şirketleri arasındaki hizmetlerinin bütünleşmesini sağlamak, Pazar konusunda etkin işlev yapabilmek için mali durumunun düzeltmesini, hava taşımacılığı alanında pazarlara girişi, emniyet ve altyapılarının oluşturulması aynı zamanda deniz taşımacılığı konusunda deniz emniyeti mevzuatının uygulanmasını hususları üzerinde durulmuştur (Avrupa Komisyonu Türkiye 2011 Yılı İlerleme Raporu, s. 105).

2.6 Avrupa Birliği'nin Bağımsız Devletler Topluluklarına Ulaşımı

Soğuk savaşın bitmesiyle ve "Kominizim"i bitiren halk ayaklanmaları sonrasındaki en önemli etki Berlin duvarının yıkılması olmuştur. Sovyet Sosyalist Devletler Birliği'nin yıkılmasıyla 1991 yılında Özbekistan, Kazakistan, Türkmenistan, Kırgızistan, Azerbaycan gibi Türk devletleri kurulmuş ve yeni kurulan Türk devletlerinin denize kıyısının olmayışı açık denizlere çıkmalarını engellemiş ve ülkelerin de bulunan petrol ve doğalgaz rezervlerini dünya pazarlarına açılmasında önemli bir engel olmuştur (Yavuz, 2007, s14).

Kafkasya, Hazar Havzası ve Orta Asya'daki hammadde ve enerjinin fazla olması, uluslararası ticaretinin yönünün değişmesine neden olmuştur. Avrupa- Asya demiryolu koridorlarında 2012 yılından itibaren öngörülen yıllık ticaretinin hacmi 75 Milyar Dolar civarındadır (Yetkin, 2012, s25). 2012 yılı kaydına göre Asya ve Avrupa arasındaki mal dönüşümü 2 Trilyon Dolar, ulaştırma payı da 200 Milyar Doların üzerine çıkmıştır (Şensoy, 2013).

Türkiye bölge ülkeler ile yoğun ilişkilere ve kuvvetli bağlara sahiptir. Yani ortaya çıkacak olan sorunlarda ve ticari ilişkilerinde önemli bir role sahip olmuştur. Türkiye AB için bu bölgede kilit ülke konumundadır (Bahar, 2010, s. 21).

AB'yi bölgeye ulaştıran TRACECA Projesi Avrupa ve Asya'yı bağlayan ticaret yoludur. Bu proje AB için, Türkiye, Kafkasya, Hazar Denizi üzerinden Asya'ya açılabilecek uluslararası transit ticareti kolay ve hızlı bir şekilde hayata geçirecektir. Bu proje aynı zamanda Orta Asya ülkelerinin Uzakdoğu ile yeniden ticari bağlantılarını sağlayacak ve önemli bir ticaret yolu olmasına ortam hazırlamış olacaktır (Çelik, 2009).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TEK AVRUPA HAVA SAHASI

3.1 Tek Avrupa Hava Sahası (Single European Sky, SES)

Mevcut ve gelecekteki hava ulaştırma sektöründeki kapasite artışına rağmen uçuş talebine cevap veremeyeceği öngörülen hava trafik sisteminin, millî hava sahası sınırlarına bağlı kalmaksızın geliştirilmesini hedefleyen bir "Pan-Avrupa" reform hareketi olarak tanımlanmaktadır. Başlangıçtaki amacın ötesinde Avrupa hava sahasında köklü bir yenilik hareketine dönüşen SES projesine, özellikle merkezde yer alan AB ülkelerinin tutku derecesinde sarıldıkları gözlenmektedir. SES girişimi; endüstriyel ve ekonomik kaygılara odaklı olarak sivil hava trafiği kapasitesini artırırken, aynı zamanda hava trafik sisteminden kaynaklanan maliyetleri, gecikmeleri ve çevreye verilen zararı azaltmayı hedefleyen bir projedir.

Tek Avrupa hava sahasını ihtiyaç duyulmasının nedeni; 1990-2000 yılları arasında %50 artış, 2003 yılında en yoğun günde 28000 sorti yılda 8.5 milyon uçuş 1990 yılana kıyasla 2003'te hava trafiği %80 artış göstermiş ve bu artışın ileriki yıllarda devam edeceği öngörülmüştür. 2025 yılında hava trafiğinin 2003 yılına göre 2 kat artacağı bununla birlikte 2025 yılında talebin yaklaşık olarak 21 milyon sorti olacağı, bu hesapla %18'lik bir talebin (3,7 milyon) karşılanamayacağı öngörülmüştü. ABD örneğinden yola çıkarak problem olan kapasite sorununun çözümü, atıl kapasitenin öngörülen talebi karşılaması için uygun yönetimsel mekanizmalar ile operasyonel konseptlerin hayata geçirilmesiydi.

ATM Avrupa'da çok parçalı bir yapıdadır. Örneğin; Roma ve Brüksel arasında gerçekleşecek uçuş esnasında havayolu firması 9 ayrı yol kontrol ile temas etmek zorundaydı. Bu durum havayolları firmalarının maliyetlerini arttırmak ile sonuçlanıyordu. Saha Kontrol merkezlerinin fazlalığı, birlikte çalışılabilir olmayan

ATM sistemleri ve ATM bölünmüşlüğü hava trafik hizmeti sağlayıcılarının maliyet unsurlarının artmasına sebep oluşturmaktadır.

Sadece maliyetler değil, havacılıkta en önemli unsur olan uçuş emniyetinin sağlanması da, bu projenin başlatılmasında ve devam ettirilmesinde en önemli ve vazgeçilmez unsurlardan biri olmuştur ve olmaya devam edecektir.

a. Avrupa hava sahasında daha akılcı bir organizasyon oluşturmak,
b. Avrupa için tek ve yüksek uçuş emniyeti standardı sağlamak,
c. Çevresel etkileri dikkate alarak mevcut kapasiteyi arttırmak,
d. Modern ve birlikte çalışabilir bir altyapıyı temin etmek şeklinde özetlemek mümkündür.

Çok bölünmüş olan hava sahası yerine, şimdilik FL 285 üzerinde, ulusal sınırlardan bağımsız, Avrupa Üst Uçuş Bilgi Bölgesi (Upper European Flight Information Region-EUIR) ile çok uluslu ancak tümleşik bir yapı öngörülmüş, bununla birlikte, operasyonel gereksinimler gözetilerek hava sahasını çok uluslu alt yönetim sektörlerine bölen İşlevsel Hava Sahası Bloğu (Functional Airspace Block-FAB), kapasite artışını mümkün kılmak maksadıyla kıt kaynak olan sivil-asker koordinasyonuna dayanan ve hava sahasının etkin, ekonomik ve emniyetli hale getirmeyi öngören Hava Sahasının Esnek Kullanımı (Flexible Use Of Airspace-FUA) ve Avrupa hava sahasında minimum bir hizmet standardını garanti altına alan Hava Sahası Dizaynı (Airspace Design) gibi operasyonel konseptlerin tüm Avrupa genelinde homojen olarak uygulanması planlanarak, birbirleri ile çalışabilen uyumlu, kapasiteyle birlikte uçuş emniyetini arttırırken aynı zamanda çevreye verilen zararın minimize edildiği yeni altyapısal çözümler (SESAR) hedeflenmiş ve kuvvetli bir kural koyucu (EASA), bununla beraber performansı garanti altına alınmış hizmet sağlayıcılar ile birlikte tek ve yüksek bir Avrupa uçuş emniyet standardı düşünülmüştür.

Üst düzeyli çalışma grubu (HLG) Komisyon, bütünsel bir yaklaşım içerisinde, SES girişiminin üzerine inşa edildiği dört ana sütunu;

1. Performans,
2. Tek bir uçuş emniyeti,
3. Yeni teknoloji,
4. Daha yerdeyken kapasiteyle baş etme olarak belirlenmiştir.

1994 yılında komisyon yayınladığı iletişim belgesiyle hava trafik yönetiminin ulusal sınırlarda bağımsız yönetilebilmesi için gerekli olan hava sahasının askeri ve sivil hava sahası kullanıcılarını tatmin edecek biçimde yeniden düzenlenmesini vurgulamaktadır. Hava trafiğiyle yaşanan tıkanıklıkların giderilmesi için önlem alınması gerektiğini belirten Komisyon hava trafik yönetiminin bütünleşik yapı haline getirilmesi için Tek Avrupa Hava Sahasının oluşturulmasını sağlamak adına acil önlem alınması gerektiğini belirtmektedir. Komisyona göre Tek Avrupa Hava Sahasının yaratılmasının yalnızca operasyonel ve teknik açıdan önlemler alınmasını değil organizasyonunun ve yapılarının tekrar düzeltilerek hava sahasının bütünsel yönetimine ihtiyacının olacağını belirtmiştir.

Komisyon önerisini sunarken değişimin ve eylemin ilgili olan tüm katılımcılarının işbirliği ile gerçekleştirilebileceğini ifade etmiştir.

Önerilerin uygulanması sırasında oluşacak engelleri ortadan kaldırmak hedefiyle ulaştırma alanından sorumlu olan Komisyon üyesi başkanlığında bir üst düzey grup (high-level group) kurulmuştur. 2000 yılının Aralık ayında komisyon Avrupa'nın hava taşımacılığı analizinde bulunan ve çözüm önerilerini sunan rapor yayınlanmıştır (High-level, 2000). 2000 Ocak'ta yapılan MATSE 6 Toplantısına göre Ulaştırma ile ilgilenen Avrupa Komisyon üyesi; Tek Avrupa Hava Sahasının uygulanmasına yönelik bir yol haritasının ortaya konulması gerektiğini savunarak, Avrupa Komisyonunun asker ve sivil personellerden oluşmakta olan yüksek düzeyde bir topluluk oluşturulması isteğini belirtmiştir. Tek Avrupa Hava Sahası için yapılan düzenlemeler bu durumdan dört yıl sonra 2004 Mart ayında kabul edilmiştir (EUROCONTROL, 2006, s 15).

3.1.1 Tek Avrupa Hava Sahası'nın Tarihsel Gelişimi

"*Tek Hava Sahası*" kavramı tarihsel geçmişe sahiptir. 1960 yılında EUROCONTROL (The European Organisation for the Safety Navigation) hayata geçirilirken Almanya, Belçika, Hollanda, Fransa, Lüksemburg ve İngiltere'den oluşan altı kurucu devlet, ajansın amacını "*Avrupa'da tümleşik ve tek bir hava sahası yaratmak*" olarak açıklamışlardı. EUROCONTROL hava trafiğinin güvenliğini sağlamak için Avrupa'daki üst düzey hava sahasının tamamından sorumlu olmak amacıyla 13 Aralık 1960 yılında imzalanan bu sözleşme 1 Mart 1963 yılında yürürlüğe girmiştir (EUROCONTROL, 2008, s.100).

EUROCONTROL, Devletler arası bir kuruluş olup 39 Devlet (Türkiye dahil) ve AB üyesidir. Çalışmalarına endüstri temsilcileri de katılmaktadır. 1960 yılında kurulan örgüt kapsamında; ATM hizmetlerinde mükemmeliyet çerçevesinde sivil-asker eşgüdümü de sağlanmaktadır. EUROCONTROL; kural ve teknolojik alt yapı gelişimini desteklemeye, üye devletlerin kurallara uyumunu sağlamaya ve yeni ATM teknoloji ve sistemleri üzerinde çalışmaktadır. Günümüzdeki çalışmaları, 21. yüzyıl ve sonrası gelişmelerine uygun Tek Avrupa Hava Sahası oluşturulması ağırlıklıdır. EUROCONTROL'ün uzmanlık alanları arasında; havacılık bilgi yönetimi, hava sahası yönetimi ve organizasyonu, hava trafik akışlı ve kapasite yönetimi, ATM eğitimi, sivil-askeri eşgüdüm, CNS (haberleşme, seyrüsefer ve gözetim), çevre koruma, uçuş emniyeti, istatistik ve tahmin yer almaktadır.

Tablo.3.1: EUROCONTROL bünyesinde gerçekleştirilen çalışmalar.

Tek Hava Sahası	Kural koyma ve düzenlemeler yapmakla yükümlüdür.
SESAR	(Tek Avrupa Hava Sahası ATM Araştırmaları); Tek Avrupa Hava Sahası için ATM oluşturma çalışmalarını sürdürmektedir.
Maastricht Kontrol Merkezi	Kuzey-batı Almanya ve Benelüks (Belçika, Hollanda, Lüksemburg) bölgesinde hava trafik hizmeti vermektedir.
Yol Ücretleri	Üst hava sahası hizmet ücretlerinin fatura edilmesi, toplanması ve dağıtımından sorumludur.

Birçoğu yukarıda yer alan alanlarda faaliyetler sürdüren EUROCONTROL nihai hedefi ve esas kuruluş amacını oluşturan TAHS girişimine ulaşması için 1960 ve 1970 yıllarında Avrupa Birliği üyelerinin, kendi hava sahalarındaki egemenliklerinden yeteri kadar taviz verememiştir. AB ile yakın işbirliği içinde çalışmakta olan Organizasyon bir dizi çalışmalar ile belirli oranda ilerleme sağlanmıştır. Aşağıdaki çizelgede EUROCONTROL ve AB işbirliği ile gerçekleştirilen TAHS Girişimi çalışmalarının tarihsel akışı yer almaktadır.

Tablo 3.2: Tek Avrupa hava sahasının tarihsel gelişimi.

Tek Avrupa Hava Sahasının Tarihsel Gelişimi	
2001 Ekim	AB tarafından TAHS Girişimi kuralları belirlendi.
2004 Mart	TAHS Girişimi AB Parlamentosu tarafından onaylandı.
2004 Temmuz	AB ve EUROCONTROL işbirliği başladı.
2006 Aralık	EUROCONTROL SESAR tanımlama – ATM hedefleri belirleme ve Master Plan çalışmalarını başlattı.
2008 Haziran	SES I uygulamaları gözden geçirildi ve SES II başlatıldı.
2008 Ekim	AB SES data-link uygulamalarını onayladı.
Kasım 2008	EUROCONTROL çalışmalarında ağırlığın TAHS olması konusu üye ülkeler tarafından onayladı.
2009 Aralık	SES II kuralları yürürlüğe girdi.
2010 Eylül	AB'nin 'Performans Gözden Geçirme' yetkisi EUROCONTROL tarafından kabul edildi.
2011 Aralık	Hedefler ve performans planları dâhil AB TAHS uygulama kurallarını onayladı.
2012	Performans hedefleri uygulamaya kondu.
2012-2014	İlk referans aralığı iki yıl sonrası için oluşturuldu.
2015	Henüz SES'in tamamen aktif olarak kullanımına geçilmedi.

EUROCONTROL bünyesinde gerçekleştirilen TAHS çalışmalarını incelediğimizde henüz tam olarak kullanılmaya başlanmamış olmasına rağmen, Avrupa hava sahasının birleştirilerek güvenlik, uyum ve etkinlik sağlanmasıyla ilgili çaba sarf etmesinin günümüz itibariyle devam ettiği görülmektedir. Yukarıda yer alan EUROCONTROL tarafından Avrupa'da Tek Hava Sahası'nı oluşturmak için gerçekleştirilen çalışmaların tarihsel akışı 2001 yılı itibari ile anlatılmaktadır. TAHS Girişimi çalışmalarına başlamadan önce Organizasyon tarafından hava sahanını uyumlu hale getirerek güvenli ve verimli çalışmasına sağlamak için bir takım düzenleme çalışmalarında bulunmuştur. Bu çalışmalardan ilki; 1971 Kasım ayında Havayolu Ücretlendirme Sistemidir. EUROCONTROL üyesi devletlerin hava sahalarını kullanan taşıyıcılara ilişkin yol ücretleri, EUROCONTROL tarafından fatura ve tahsil edilmektedir. Bu sistem ile merkezi havayolu ücretlendirme ofisi (CRCO) belirtilen hava sahasındaki uçuşların ağırlık ve mesafeye göre EUROCONTROL üye devletlerini adına ücret temin ederek seyrüsefer yardımcıları,

radar sistemleri, hava trafik kontrolü tesisleri ile ilgili destek ve güvenlik hizmetlerinin finanse edilmesini sağlamıştır. EUROCONTROL, uçak ağırlığı, uçulan mesafeye dayalı bir formüle göre topladığı ücretleri, üye devletlere, kullanım ve maliyet hesaplarına uygun dağıtmaktadır. Üye devletler, bu ücreti hava seyrüsefer hizmet yatırımları için kullanmak durumundadır. CRCO'nun gelişimi ve yönetimiyle alakalı bütün hususlarda üyeler eşit söz haklarına sahiptirler (EUROCONTROL). Verilen bu hizmet üye olmayan devletlere de anlaşmalar ile katılım sağlamıştır. Havayolu ücretlendirme sistemin ardından 1972 yılında Maastricht Üst Saha Kontrol Merkezi'nin Hizmete Girmesi ile EUROCONTROL üyesi ülkelerdeki hava trafiğinin farklı bir merkezden kontrol edilmesi sağlanmıştır. Maastricht; Belçika, Hollanda Lüksemburg, Kuzey Almanya üst hava sahalarını denetimini gerçekleştiren uluslararası nitelikte ilk Hava Trafik Kontrol Merkezidir. Asker ve sivil hava trafik kontrol hizmetlerinin işbirliğine örnek teşkil etmiştir ve Tek Avrupa Hava Sahası Projesi için temel bir yapı taşı oluşturmuştur. Yaşanan olumsuz gelişmeler ile üst hava sahası ortak trafik kontrolü yerine ortak iş birliğine geçilmesi sonucunu göstermiştir. Yaşanan bu durum organizasyonun kurulmasından itibaren pratikte olmamasına rağmen teoride göze çarpmıştır. 12 Şubat 1981 güncellenen bu sözleşme Düzeltilmiş EUROCONTROL Sözleşmesi olarak adlandırılarak Ocak 1986 yılında yürürlüğe girmiştir (Rannieri, 2006, s 10). 1980 yılında hava ulaştırma alanında yaşanan derelegülasyon ile havacılık sektörünün yeni döneme girmiştir ve böylelikle derelegülasyon sonucu özel havayolu firmalarının artması ile rekabet etkin bir sektör haline gelinmesi bilet fiyatlarını düşürerek hava trafiğinin artmasıyla sonuçlanmıştır. Artan hava trafiği ile ortaya çıkan kapasite sorununun çözümlenmesi de teşkilatın çalışmaları arasına girmiştir. 1988 yılının Ekim ayında Avrupa'daki Hava Trafik Sistemi Konulu Bakanlar Toplantısı (Ministers on the Air Trafiic System in Europe-MATSE) serisinin ilk toplantısında Merkezi Akış Kontrol Ünitesi (Central Flow Management Unit -CFMU)'nun kurulmasına karar vermiştir. CFMU'nun kuruluş amacı; hava yolu ulaştırmasında ortaya çıkan talep artışı sonucunda mevcut durumdaki kapasiteleri düzenlemek ve hava trafik akış yönetimini merkezileştirerek Avrupa'daki Hava Trafik Kontrol Merkezleri tarafından sivil havacılığın hava sahalarını optimize biçimde kullanılabilmesini sağlamaktır (EUROCONTROL, 2007, S 43). Bu dönemde yeni üyelerin teşkilata girmesi EUROCONTROL'ü büyük oranda genişletmiştir. Yaşanan genişleme ile birlikte 1990 yılı Nisan ayında MATSE 2 toplantısında ECAC

Ulaştırma Bakanları tarafından ülkeler bazında ayrı ayrı hizmeti verilen hava trafik kontrol hizmetlerinin Avrupa hava sahası için ortak bir hava trafik yönetim sistemi ile bütünleşmesine dair EATCHIP'i (Avrupa Hava Trafik Kontrol Uyum ve Entegrasyon Programı) başlatmışlardır (EUROCONTROL, 2008).

EATCHIP'ın amacı; hava araçları ve kontrol merkezlerinin seyrüsefer sistemleri gibi nodern teknolojileri ve hava sahasının esnek kullanımı gibi modern kontrol sistemlerinin kullanılmasını sağlamak ve Avrupa'daki bulunan hava trafik kontrol sestemlerinin bütünleşmesini ve uyumluluk içinde olmasını sağlamaktır (Majumdar, Ochieng, 2001, s. 2-3).

CFMU mevcut kapasiteden yeterli ölçülerle yararlanmayı hedeflerken, EATCHIP'nin özelliği ise kapasitesinin arttırılmasıyla ilgili çalışmasıdır. Avrupa'daki hava trafik yönetimi planlamasını düzenlemek EUROCONTROL'e organizasyon olmasını ve hava trafiğinde ortak tesislerinin kurulmasına yönelik yasal düzenlemelerin yapılmasını bu program ile sağlamıştır. (EUROCONTROL,2008)

1992 Mart ayında yapılan MATSE 3 Toplantısında Havaalanı/Hava Trafik Sistemi Arayüzü (Airport/Air Traffic System Interface-APATSI) projesi geliştirilerek, Avrupa'daki havalimanları ve çevresinde bulunan hava trafik kapasitesinin arttırılması hedeflenmiştir (EUROCONTROL, 2008).

Avrupa'daki hava trafik akışı yönetimine önemli değişiklikler sağlayan CFMU'nun (Merkezi Akış Yönetim Ünitesinin Faaliyete Geçmesi) 1988 yılında kurulması kararı alınmasına karşın sekiz yıllık gecikme sonrasında 1996 yılında uygulamaya geçirilmiştir. Ünitenin faaliyet alanı farklı veya kendilerine ait yöntemler ile yönetilen beş farklı bölgesel akış yönetim merkezinin yerine, ECAC üyesi devletlerin hava sahasına akış yönetim hizmetleri sağlamaktı. Böylelikle bir yıl sonra Avrupa hava sahasındaki tüm uçuşların ortalama gecikme sürelerinin 1989 yılına kıyasla %50 oranında düşürülmesini sağlayarak, hava sahasını daha etkili kullanma hedefine ulaşmıştır. Hava trafik hizmetinin hava sahası bütünleşmesine etki eden adli, mali, siyasi ve sosyal alanlardaki problemleri incelediğinde Merkezi Akış Yönetim Ünitesinin Faaliyete geçirilmesi başarılı bir girişim olmuştur (EUROCONTROL, 2007,s 43).

Organizasyon 1996 yılında Hava Sahası Esnek Kullanım Konseptinin Kabulü (FUA-Functional Use of Airspace) ile günlük hava sahası kullanımında, hava sahasını sivil veya askeri olarak bölümlendirmeden, gerektiğinde ulusal sınırlara bağlı

kalmadan, bütünleşik bir yaklaşım çerçevesi içerisinde hava sahasının esnek kullanılmasını hedeflemiştir. Böylece, daha önceki asker - sivil sahalar, NOTAM'lı sahalar, tehlikeli sahalar olarak ayrımlaştırılan bir yapıdan, daha dinamik ve her çeşit hava sahası tahsisini geçici bir statüye sokan hava sahası yönetim yapısına dönülmüş olacaktır. Asker ve sivil kullanıcılarının hava sahasına istedikleri gibi erişimini anlatan konseptin uygulanması; askeri- sivil işbirliğinin gelişimini, hava sahasının etkin yönetimine, harekât ve genel hava trafiği faaliyet ayrımına, hava sahası tahsis ihtiyaçlarının azaltılması ve net bir kapasite artışının sağlanmasıdır (EUROCONTROL, 2006, s. 34).

1997 Şubatta MATSE 5 Toplantısında kabul edilmiş olan ATM 2000+ Stratejisiyle gelecekteki 20 yıla ait hava trafik yönetiminin şekillenmesi ve kısa, orta ve uzun dönemdeki yol haritaları ortaya konulmuştur (EUROCONTROL, 2003, s. 1).

Teşkilatın gelişmesinde önemli bir yere sahip olan Sözleşmede gerçekleşen yenileme ile Genel Kurul, EUROCONTROL Komisyonu ve Geçici Konseyin yerini almaktadır. Sözleşmedeki yenileme hareketindeki onay süreci henüz sona ermemiştir. Diğer üyelerin onaylamasıyla oylama sürecindeki hızlandıracak olan EUROCONTROL reformların yürürlüğe girmesi ile Avrupa Komisyonu, Birlik ülkelerini yetkileri konularında temsil edeceklerdir. Organizasyonun hava trafiği hizmeti servisinde emniyet ve etkinlikle alakalı çalışmalarında hızını artırması için Revize Sözleşme'nin bazı kısımlarının daha erken uygulamaya girmesiyle ilgili düzenlemeler yapmıştır.

EUROCONTROL 1999 yılında yaşanan Kosova Savaşı ile kuruluşundan itibaren karşılaşmış olduğu ilk büyük krizini aşmak için NATO'nun istekleri doğrultusunda; Hırvatistan, Macaristan, Bosna Hersek, Bulgaristan; Slovenya, İtalya, Makedonya ve Romanya üzerindeki hava sahalarının bir bölümü güven gerekçesi ise kapatma kararı almıştır. Bu ülkelerin hava sahalarının kullanımının kapatılması bazı ülkelerde harekât hava trafik rotasının yetersiz olması ve yardım uçuşlarının fazla olması nedeni ile askeri uçaklarının sivil hava trafik yol sistemini fazla kullanılmasına neden olmuştur. CFMU; ICAO ve NATO birlikte çalışılarak trafik akışının güvenle tekrardan yönlendirilmesi sağlanmıştır. Etkinliğin sağlanabilmesi için CMFU içerisinde NATO yapılanması kurulmuştur ve yaşanan kriz sonucunda çalışmalara NATO temsilciliği seviyesinde devam etmesini kararlaştırılmıştır (EUROCONTROL).

3.1.2 Tek Avrupa Hava Sahası I. Mevzuat Paketi

2004 yılında İlk Yasa Paketi 4 temel düzenleme ile yürürlüğe girmiştir. Kabul edilen bu yasa paketi güvenliği güçlendirmek ve Avrupa hava sahası ve hava seyrüsefer hizmetinin yeniden düzenlenmesini teşvik eden dört temel düzenlemeyi içermektedir. Yönetmelikler, ek kapasite yaratılması ve Avrupa'da ATM sisteminin geliştirilmesinin verimliliği ve birlikte çalışabilirliği için bir çerçeve sunmaktadır.

Yapılan dört düzenleme şu şekildedir:

1. Çerçeve düzenlemesi (EC No 549/2004)- Tek Avrupa gökyüzünün oluşturulması için yeni bir çerçeve ortaya konulması
2. Hizmet sunumu düzenlemesi (EC No 550/2004)- Avrupa Tek gökyüzünde hava seyrüsefer hizmetinin sağlanması
3. Hava sahası düzenlemesi (EC No 551/2004)- Organizasyon ve Tek Avrupa gökyüzünde hava sahasının kullanımına ilişkin düzenleme
4. Birlikte Çalışabilirlik düzenlemesi (EC No 552/2004)- Avrupa Hava Trafik Yönetim ağının birlikte çalışması üzerine yapılan düzenlemedir.

3.1.3 Tek Avrupa Hava Sahası II

Hava taşımacılığındaki istikrarlı artış havaalanlarındaki altyapı kapasitesini ve ATM sınırlarını zorlamıştır. Trafik artışı ile beraber güvenlik seviyesinin de geliştirilmesi gerekmektedir. ATM'nin parçalanması optimum kapasite kullanımını engellemiş ve havacılık sektörüne gereksiz bir mali yük getirmiştir. Artan çevre bilinci ise çevresel performansın gösterilmesi için havacılıkta baskı oluşturmuştur.

Komisyon bu sorunları çözmek için şu maddeler ile ikinci bir SES yasama paketi hazırlamıştır:

a. Güvenlik düzenlemelerine ve bunların etkin bir şekilde uygulanması ile uyumlaştırılmış gelişmesini sağlamak için güvenlik çerçevesi oluşturmuştur.
b. Hedeflerin ayarı ile ATM sisteminin performansını arttırmak istenmiştir. Performans hedefleri ile devletler, genel hedeflere uygun olarak, uygun ücretlendirme, kapasite ve çevre koruma gibi alanlarda kendi performans hedeflerini belirleyeceklerdir.
c. Yeni teknolojiler ve yeni operasyonel kavramın uygulanması için on faktörü ile güvenlik seviyelerini arttırmak istenmiştir.

d. Havalimanı kapasitesinin yönetiminin geliştirilmesi istenmiştir.

Avrupa Komisyonu tarafından 2008 Haziran ayında kabul edilmiştir. Bu pakete göre; 216/2008 sayılı tüzük içerisinde Avrupa havacılık sektörünün etkinliğinin arttırılması birinci paketteki tüzüklere değişiklik getirilmesi ve yeni tüzük önerileri sunulması havalimanları, hava seyrüsefer ve hava trafik yönetimi hizmetleri alanında değişiklikler getirilmesi amaçlanmıştır.

Mevzuat paketinde yer alan önemli konular şu şekildedir:

a. Avrupa Üst Uçuş Malumat Bölgesi; İlk mevzuat paketindeki Çerçeve Tüzüğünde yer alan 2. maddeye göre Uçuş Malumat Bölgesi için uçuş malumat ve ikaz hizmetleri verilmesi belli hava sahasında sınırlıdır. İlk mevzuat paketindeki Hava Sahası Tüzüğünün 3.maddesi gereğince ise Tek Avrupa Üst Uçuş Malumat Bölgesinin olması ve ICAO tarafından tanınmasını amaçlamıştır. Böylelikle EUIR, üye ülkelerinin sorumluluğundaki hava sahalarını kapsayacak biçimde tasarlanacaktır ve Avrupa üçüncü ülkelerinin hava sahalarını da içerecektir. Üye ülkeler bu düzenlemenin yürürlüğe girmesiyle kendileri için belirlenen uçuş malumat bölgesinin coğrafi limitleri içerisinde ICOA'ya karşı sorumlu olacaktır.

b. Tek Avrupa Uçuş Malumat Bölgesi; II mevzuat paketi AB ve üye ülkelerin ICOA tarafından Tek Avrupa Uçuş Malumat Bölgesinin kurulması ile tanınmasını istemiştir. EFIR, (3). Maddesi gereğince sorumlulukları üye ülkelere ait olan hava sahalarını kapsayacak biçimde hazırlanmalıdır ve Avrupa Birliği dışından Birliğe uçuş yapan diğer ülkelerin hava sahasını içerebilmektedir. EFIR sisteminin kurulması; Hizmet Sağlama Tüzüğünün 8(1)maddesi gereğince üye ülkelerin sorumluluklarında bulunan hava sahalarının hava trafik hizmetlerini sağlayıcılarını tanımlama görevlerini sonlandırmaz. Üye ülkeler bu düzenleme ile daha önce belirtilen uçuş malumat bölgelerini ve üst uçuş malumat bölgeleri görevlerini muhafaza edeceklerdir.

c. Hava Sahası Esnek Kullanım Konsepti; İlk mevzuat paketindeki çerçeve tüzüğünde belirtilen "Hava Sahasının Esnek Kullanımı" projesi, Avrupa Sivil Havacılık Konferansı bölgesindeki EUROCONTROL'ün yayınladığı "Hava Sahası Esnek Kullanımının uygulanmasıyla ilgili Hava Sahası El Kitabı 5 Şubat 1996 tarihinde belirtildiği gibi uygulanan hava sahası yönetim şeklidir. El kitabına göre Hava Sahasının Esnek Kullanımı bir takım esaslara dayanmaktadır. Hava Sahaları sivil veya askeri hava sahası olarak düşünülecek ve günlük ihtiyaçlarda kullanım esnekliği sağlanacaktır. Böylelikle tüm sınıflandırmalar geçici yapılacaktır. İlk mevzuat

paketindeki Hava Sahası Tüzüğünün 7. Maddesinde yer alan, üye ülkelerin ortak ulaştırma politikalarına uygun hava sahalarında ve hava trafik yönetimi sağlayabilmek için sorumlulukları altında bulunan askeri kurum ihtiyaçlarının belirlenerek Tek Avrupa Hava Sahası içinde ICAO tarafından tanımlanan EUROCONTROL'ün geliştirmiş olduğu biçimiyle hava sahasının esnek kullanılması konseptinin uygulanmasıdır. Üye ülkeler hava sahasının ortak ulaştırma politikasında konseptin uygulanması ile komisyona yıllık rapor hazırlamalıdır. Üye ülkeler tarafından raporların verilmesi sonucu uygulanmalarda gerçekleşecek uyum ve destek ihtiyacının oluştuğun zaman ortak ulaştırma politikasının çerçeve Tüzüğünün 8. Maddesine ilaveten uygun uygulama kuralları geliştirilecektir.

d. EUROCONTROL'ÜN Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansına Yetki Devri; 2. Mevzuat paketi ile; hava trafik yönetimi, navigasyon hizmetleri ve hava-yer karşılıklı çalışabilirliklerinin güvenliğinin EASA sistemi ile yönetilmesiyle ilgili yasal altyapısının oluşturulması amaçlanmıştır.

3.1.4 Tek Avrupa Hava Sahası II+ (Single European Sky 2+)

2009 yılında yürürlüğe giren Avrupa Tek Hava Sahasının ikinci paketi özellikle ekonomik düzenleme daha serbest bir yapının oluşturulması performansına dayalı modelin uygulanmasına ilişkin Birliğe büyük umutlar sunmuştu. Bu yaklaşımın uygulanması ile önemli dersler çıkarıldı ve yaklaşımın rafine edilmesi için bir takım düzenlemelerin dâhil edilmesi kararlaştırıldı. Ayrıca SES II girişimi tüzükte bazı örtüşmelere neden oldu böylece aynı hükümler tüzüğün birkaç parçasında yer aldı. Bu güncelleştirmeleri gerçekleştirmek için, Avrupa Komisyonu, Avrupa Tek Gökyüzü 2+ (SES2 +) olarak adlandırılan SES kurallarının geçici olarak güncellenmesini başlattı.

Bu geçici düzenlemede;

a. Ulusal Gözetim Makamı (NSA) ve kaynaklarının Bağımsızlığın; gözetimin yüksek seviyedeki uzmanlığı ve bağımsızlığı ATM sisteminin güvenli ve etkin yönetimi için merkezi bir rol oynamaktadır. Yapılan denetimler Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcıları (ANSPs) gözetiminin eksikliklerini göstermiştir. SES2+ NSA'lere AB düzeyinde işbirliği ve kaynakların birleştirilmesi yoluyla daha fazla destek sağlayarak sistemi geliştirmek için çalışmaktadır. Ayrıca havayollarının gözetiminde olduğu gibi NSA'ler gerçekten bağımsız gözetim sağlaması için

denetlenmelidir. NSA'lerin ANSP'lerden organizasyon ve bütçe alanlarında tam bağımsız olması gerektirmektedir.

b. Destek Hizmetleri; geleneksel olarak, tüm ATM hizmetleri tek tekel sağlayıcısı tarafından bütünleşik olarak ve kamu ihale kurallarına kullanılmadan tayin edilmiştir. SES2 + en iyi maliyet-fayda oranı sunarak hizmet sağlayıcılarına şeffaf bir seçim sağlamak için, normal ihale kurallarının uygulanmasını gerektirir.

c. Müşteri odaklı; ANSP'ler hava sahasını kullanıcılara hizmet sağlamak için ortaya çıkmıştır ve bu nedenle müşteri ihtiyaçlarına odaklanmış olması gerekir. SES2 + daha iyileştirilmiş danışmanlık hizmeti getirerek, hava sahası kullanıcı gruplarına büyük yatırım planlarını onaylama rolü vermektedir.

d. Performans şeması ve Performans Değerlendirme Birimi (PRB); performans planı hedeflerinin seyreltmesini önlemek ve yerel düzeye uygun hale getirilmesini sağlamak için güçlendirilmesi gerekmektedir. PRB'ye daha fazla bağımsızlık verilecektir.

e. Fonksiyonel Hava Sahası Bloklar (FABS); FAB'lar belirli bir noktaya kadar esnemeyen yapılardır. SES2 + FAB'ların daha esnek, endüstriye açık ve performans odaklanmış hale gelmelerini sağlayacak. Performans hedefleri karşılandığında, Komisyon FAB'ların çok yakından idare edilmesine çalışmayacaktır, fakat endüstrinin kendi çözümlerini bulmaları için izin verecektir.

f. Ağ Yöneticisi (NM); ağ yöneticisi diğer servis sağlayıcılarına ağırlıklı olarak hizmet verilmesini sağlayacaktır. SES2+'da NM'ın rolü, hizmetlerin endüstri liderliğinde gerçekleştirilmesini sağlamak ve özellikle SESAR'dan gelen hizmetler olmak üzere yeni merkezi hizmetlere kapı açmak olarak tanımlanmıştır.

g. EASA, EUROCONTROL ve kurumsal manzara; Nihayet AB düzeyindeki örgütleri arasındaki görevlerin çakışması sorunu çalışmaların paylaştırılması ile sona erecek. Böylece EUROCONTROL operasyonel konular (ağ yöneticisi) üzerinde dururken, EASA teknik kural hazırlanması ve gözetim yetkisi görevlerinden ve son olarak Komisyon ekonomik düzenlemeden (performans, kurumsal konular, vs.) sorumlu olacaktır (ec.europa.eu.com.tr).

3.2 Tek Avrupa Hava Sahası'nın Yasal Altyapısı

2004 yılı içerisinde Avrupa Birliği çatısı altında dört yönerge hazırlanmıştır. Düzenlenen bu yönergeler aşağıda sırasıyla açıklanmaktadır.

Birlik, Avrupa hava trafik yönetim sisteminin tekrar düzenlenmesi için 31 Aralık 2004 yılında 549 sayılı yönergeyi çıkarmıştır (Konsey, 2004). Bu tüzük Tek Avrupa Hava Sahasının oluşturulabilmesi için hazırlanan tüzüğün tamamlanmasını sağlayan düzenlemelerdir. Tek Avrupa Hava Sahası tüzüğüne ek olarak hava sahasının kullanımı, hava trafik hizmetleri, hava sahası organizasyonu ve Avrupa hava trafik yönetim ağının kullanılması şeklinde üç teknik düzenleme yapılmıştır. Bu düzenlemelerde, güvenliğin geliştirilmesi ve takviye edilmesi, hava trafiği düzenlemeleri dikkate alarak havaalanı sahası tekrar yapılandırılmak amacıyla oluşturulmuştur. Bu tüzüğün nedeni Avrupa'daki hava trafik sektöründeki güvenlik standartlarını yükseltmek ve verimliliğinin arttırılması hava sahası kullanıcıların yönelik dengeli kapasite dağılımını oluşturmak ve yaşanacak gecikmeleri azaltmayı amaçlamıştır. Bu tüzük ile oluşan yenilikler şunlardır:

a. Ulusal Sivil Hava Otoriteleri: Tüzük yayınlandıktan sonra üye ülkelerin hava trafik hizmeti vericilerinden bağımsız bir şekilde hizmet vermelerini sağlayacak ulusal denetim otoritesi oluşturulmuştur.

b. Tek Gökyüzü Komitesi: Tek Avrupa Hava Sahasında Komisyona yardımcı olmak için oluşturulmuştur.

c. Sektör Danışma Organı: Bu tüzük ile Tek Avrupa Hava Sahasının uygulanmasına ilişkin komisyona öneriler sunmak için oluşturulmuştur. Komisyona destek sağlanması beklenen organın hava trafik hizmetleri, havayolunu kullananlarının kurmuş olduğu örgütler, havacılık endüstrisine üretim yapanlar, havalimanı işletmecileri, imalat ve sanayi profesyonel kadrosunun temsilcilerinden oluşmuştur.

Tek Avrupa Hava Sahası ile ilgili askeri konularda üye ülkelerinde işbirlikleri yapacaklarını belirtilen 549 sayılı tüzükte; Hava trafik hizmetleri, Tek Avrupa Hava Sahasındaki sistemin performans programlarının oluşturulması ve performansının geliştirilmesi amaç olarak belirtilmiştir. Bu tüzükte üye ülkelerin savunma politikası ve güvenlik politikası çıkarlarını korumak için gereken önlemlerin uygulanmasının önüne geçilmeyeceği anlatılmıştır.

550/2004 Hizmet Sağlama Tüzüğü (The Services Provision Regulation) 20 Nisan 2004 yılında yürürlüğe girmiştir. Tüzük Avrupa Sahasında hava seyrüsefer hizmetlerin verilmesi ile ilgilidir. Topluluk için hava seyrüseferlerin güvenli, etkin biçimde sağlanabilmesi için ortak önlemlerin belirtilmesini hedeflemektedir. 550 sayılı yönergenin içeriğindeki maddeler ile ilgili bir değerlendirme yapılacak olursa:

1.2. maddesinde yönergenin çerçeve tüzük dâhilinde genel hava trafiği için hava seyrüsefer hizmetinin sağlanması,

2. maddesi altında: çerçeve tüzüğünün 4.maddesinde belirtilen milli gözetim otoritelerinin bu yönergenin uygulanmasını gözeteceği, NSA'in yönerge şartlarına uyup uymayacağının kontrolünün sağlanması için teftiş ve araştırmalar düzenlemek,

6. maddede: hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanmasına yönelik ortak ihtiyaçların; operasyonel yeterlilik ve teknik uygunluk, güvenlik ve kalite yönetimi için sistem ve süreçler, hizmetlerin kalitesi, raporlama sistemleri, sigorta hizmetleri, mali güç, çıkar çatışmalarının önüne geçilmesi uygun personel ve planlarını içeren güvenlik ve insan kaynakları konularını içereceği,

7. madde: Topluluk içinde tüm hava seyrüsefer hizmetlerinin üye devletlerce verilen sertifikaya göre olacağı, sertifika için başvuruların milli denetim otoritesinde yapılacağı, milli denetim otoritesinin, 6 madde de öngörüldüğü gibi ortak ihtiyaçlara uygun hava seyrüsefer hizmetinin sağlayıcılarına bu sertifikanın verileceği ve düzenli bir şekilde kontrol edileceği,

8.1. madde: üye devletlerin sorumluluğundaki hava sahasında hava trafik hizmetinin sağlanması bu nedenle üye devletlerinin topluluk içindeki geçerli olan sertifikaya sahip bir hava trafik sağlayıcısını temin edecekleri,

12. madde: hava seyrüsefer hizmet sağlayıcıları mali hesapları hazırlayacakları, denetimde sunacaklarını ve bunları da yayınlayacakları, üye devletlerinin sorumluluğundaki hava sahası hizmetinin sağlayıcılarının hesaplarına erişme haklarının olduğunu belirteceklerdir.

18.1. madde: milli mevzuatlara göre milli denetim otoritelerinin ya da komisyonun hava seyrüsefer hizmet sağlayıcıları, bunların iş ilişkilerinin ve maliyet unsurlarının konularının ifade edildiği görülmektedir.

Hava Sahası Tüzüğü (The Airspace Regulation) 20 Nisan 2004 yılında yürürlüğe girmiştir. Bu tüzük Tek Avrupa Hava Sahasının kullanılması ve düzenlemesiyle ilgilidir. Amacı; ortak ulaştırma politikaları çerçevesinde bütünleşik bir hava sahası fikrinin desteklenmesi, emniyetli ve etkin hava trafik yönetimi sağlayabilmek için ortak tasarım, yönetim ve planlama hususlarını belirlemektir. 551 Sayılı bu tüzüğün bazı maddelerini değerlendirecek olursak:

2. madde: alt ve üst hava sahalarının arasındaki bölümlerin FL 285 olması gerektiği fakat operasyonel sonuçlarda bu seviyeden farklılıkların oluşması ilgili üye devletlerarasında anlaşmalarla ile kararlaştırılması,

3.1. madde: Topluluk ve üye devletlerin tek bir Avrupa Üst Uçuş Bilgisi Bölgesini (EUIR) oluşturulması ve ICAO tarafından kabul edilmesinin amaçlanması,

3.2. madde: EUIR üye devletlerin sorumluluklarındaki hava sahasını da kapsayacak biçimde tasarlanılması ve üçüncü Avrupa Ülkelerinin hava sahası seçebileceği,

3.3. madde: EUIR oluşturulması üye devletlerin sorumluluklarında hava sahasında hava trafik hizmeti sağlayacaklarını belirleme sorumluluğunun etkilemeyeceği,

3.5. madde: Komisyonun, EUROCONTROL ile işbirliği içerisinde ve ICAO gerekliliğini dikkate alarak EUIR'e ilişkin tek bir havacılık bilgi yayını geliştirilmesi koordine edileceğini,

4. madde: EUIR'ın hava sahası sınıflandırılmasında harmonizasyona uygun tasarlanılacağı ve ortak yaklaşımda EUROCONTROL'ün ICAO standartları doğrultusunda ECAC üyesi devletlerin hava sahasına yönelik stratejisinin tanımladığı sadeleştirilmiş hava sahası sınıflandırılması esas alınacağını,

5.1. madde: Tek Avrupa Sahasında hava trafik yönetim ağı ve kapasitesinin ve etkinliğinin en üst düzeye getirilmesi için güven seviyesinin korunması esas alınarak üst hava sahasının fonksiyonel hava sahası blokları halinde tekrar düzenleneceği,

6. madde: hava sahasının güvenli, ekonomik ve çevre dostu kullanılması için yol ve sektör uygulamasında ortak ilkeler belirlenmesi gerektiği, sektör düzenlemesinin yol düzenlemesi ile uyum içerisinde olacağı, bu nedenle uygulama kurallarının adapte edileceği,

7.1. madde: Tek Avrupa Sahasında ICAO tarafından tanımlanan ve EUROCONTROL tarafından gerçekleştirilen hava sahasının esnek kullanımı tek biçimli uygulanmasını sağlayacaklarını,

7.2. madde: üye devletlerin hava sahasını esnek kullanımı için komisyona yıllık rapor verecekleri,

7.3. madde: bu raporlar doğrultusunda kavramın geliştirilmesi ve uyumlu bir şekile getirilmesine ihtiyaç duyulması durumunda uygulanma kurallarının adapte edileceği,

8. madde: 7.maddenin uygulanması konusunda zorlandığında üye devletlerin geç kalmadan komisyona ve diğer üye devletlere bilgi vermesi şartıyla uygulamanın geçici olarak askıda kalacağı ve bu duruma göre 7. 3 madde uyarılarının adapte edilebileceği,

Konularının ifade edildiği görülmektedir.

552 sayılı Birlikte İşlerlik Tüzüğü (The Interoperability Regulation) ise 20 Nisan 2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu tüzük Tek Avrupa Sahasında çerçeve tüzük dâhilinde EATMN'in (Avrupa Hava Trafik Yönetim Ağı) birlikte işbirliği ile ilgilidir. Bu tüzüğün amacı; EATMN içerisinde bulunan farklı sistemlerin, unsurların ve ilgili usullerinin birlikte işbirliğini uluslararası kurallara dikkat edilerek sağlamaktadır. Hava trafik yönteminde koordine edilmiş yeni teknolojilerin kabul edilmesini ve hayata geçirilmesini de amaçlamıştır.

Tüzükteki bazı maddeleri değerlendirecek olursak:

1.2. madde: EATMN altında yer alan unsurlarının ve sistemlerinin uygulanacağı aşağıda belirtilmiştir.

Bu sistem ve unsurlar:

a. Hava sahası yönetiminde kullanılan sistem ve usullerdir
b. Hava trafik akış yönetiminde kullanılan sistem ve usullerdir.
c. Uçuş yeri veri işletme sistemleri, gözetim veri işleme sistemleri ve insan-makine ara yüz sistemleri olmak üzere hava trafik hizmetlerinde kullanılan sistem ve unsurlardır.
d. Yer-yer, hava-yer ve hava-hava haberleşmesinde kullanılan sistem ve usullerdir.
e. Seyrüsefer sistem ve usulleridir.
f. Gözetim sistemleri ve usulleridir.
g. Havacılık bilgi hizmetlerinde kullanılan sistem ve usullerdir.
h. Meteoroloji bilgilerinde kullanılan sistem ve usullerdir.

2. madde; EATMN, EATMN'e ait sistemler ve unsurları ilgili usullerin zorunlu ihtiyaçlarının karşılaşılmasının gerektiği belirtildiği ve EK 2'de yer alan zorunlu gereklilikte gönderme yapılmasıdır.

Zorunlu gereklilikler:

a. Kesintisiz operasyonlar
b. Yeni operasyon kavramlarına destek verilmesi

c. Güvenlik
d. Sivil-asker koordinasyonları
e. Çerçevesel sınırlamaları
f. Sistemlerin mantıksal tasarımları ile ilgili prensipleri
g. Sistemlerin yapımıyla ilgili prensipleri

Olduğu konularının belirtildiği görülmüştür.

3.3 Fonksiyonel Hava Sahası Blokları (Functional Airspace Blocks Fab)

Devlet sınırlarına bağlı kalmaksızın, hava seyrüseferinin operasyonel ihtiyaçlara göre belirlenen ve birkaç FIR birlikteliğinden meydana gelen hava sahasıdır.40'dan fazla FIR ile çok bölünmüşlük arz eden Avrupa hava sahasını önce tek bir FIR yapmak, sonra onu 9 büyük parçaya bölerek işlevselliği artırırken maliyetleri düşürmek amacıyla oluşturulmuştur. Hava sahası blokları Tablo1'de açıklanmıştır.

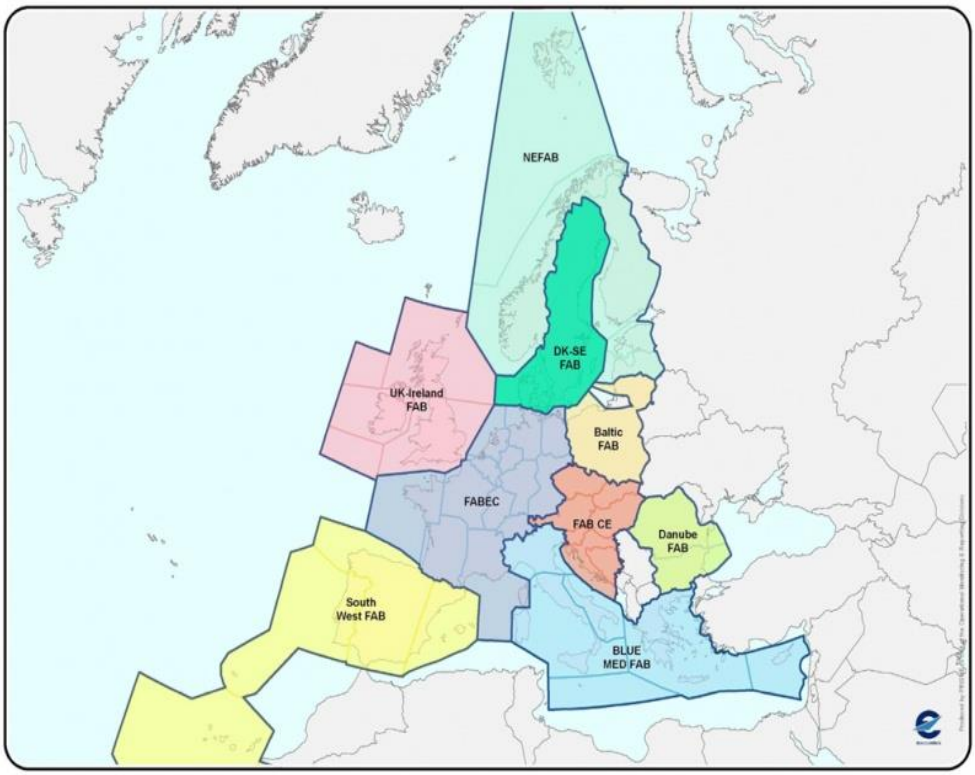
Tablo.3.3: Fonksiyonel hava sahası blokları.

NEFAB (North European FAB)	Estonya, Finlandiya, Letonya, Norveç
NUAC (Nordic Upper Airspace Centre)	İsveç, Danimarka
BALTIC FAB	Litvanya, Polonya
FABEC (FAB European Central)	Almanya, Fransa, Belçika, Lüksemburg, Hollanda, İsveç
FABCE (FAB Central Europe)	Slovakya, Macaristan, Hırvatistan, Bosna-Hersek, Avusturya, Çek Cumhuriyeti
DANUBE	Bulgaristan, Romanya
BLUE MED	Yunanistan, Malta, İtalya, Kıbrıs, (Mısır, Tunus, Arnavutluk, Ürdün)
UK-IRELAND FAB	İrlanda, Birleşik Krallık.
SW FAB	İspanya, Portekiz

FAB'ların oluşumunda esas alınacak ölçütler ise;

a. Bir uçuş emniyet analizi (safety case) ile desteklenmiş olması,
b. Hava trafik akışlarını hesaplayarak verimli bir şekilde hava sahasının kullanımını sağlaması,

c. Optimum kullanımı dâhil yöntemlerin ve insan kaynaklarının, maliyet-etkinlik analizi bazında, elde edilen toplam katma değerle gerekçelendirilmesi;
d. Hava trafik kontrol sorumluluğunun, bir hava trafik hizmet biriminden diğerine esnek ve akıcı bir şekilde devredilmesini sağlaması,
e. Alt ve üst hava sahası yapılandırmaları arasında uyumun sağlanmış olması,
f. ICAO bünyesinde akdedilmiş bölgesel anlaşmalardan kaynaklanan şartlara uyması;
g. Özellikle üçüncü Avrupa ülkeleriyle mevcut olan bölgesel anlaşmalara uyması gerektiği dikte edilmiştir.



Şekil 3.1: Fonksiyonel hava sahası blokları haritası (ec.europa.eu/transport/modes/air/single_european_sky/fab/).

Şekil.3.1 Fonksiyonel Hava Sahası Bloklarına ait haritayı göstermektedir. Özellikle Danube ve Blue Med FAB'larının konumunun Türkiye için önemli olduğu gözlemlenmektedir. Tek Avrupa Hava Sahası, AB hava sahasının tasarımı, düzenlenmesi ve tek elden yönetilmesini amaçlayan AB komisyon girişimidir. Merkezi Brüksel'de bulunan EUROCONTROL tarafından koordine edilse de Avrupalı devletlerin milli sınırları içinde sıkışmış olan hava trafik kontrol düzeni

kaldırılarak bunun yerine işlevsel hava sahası blokları oluşturulacaktır. İşlevsel hava sahasının en verimli şekilde kullanılmasına olanak sağlayacak biçimde tasarlanması, uçuş emniyeti ve kapasite noktalarında ciddi bir gelişmesi sağlanması beklenmektedir.

4 Aralık 2012 de devreye girmesi planlanmaktadır. Şuan 67 farklı parçadan oluşan Avrupa hava sahası, yeni düzenleme ile 9 kontrol bölgesine ayrılacaktır. Rusya ve Ukrayna'nın yanı sıra Türkiye'de bu çalışmanın dışında bulunmaktadır. Avrupa'nın dışında Mısır, Ürdün ve Tunus, Akdeniz bölgesine dâhil edilmiştir.

Tek Avrupa Hava Sahası'nın en önemli faydası askeri uçaklar için ayrılmış olan hava sahalarının sivil hayata kazandırılması olacaktır. Uçuş rotaları kısalacak yakıt ve zaman tasarrufu sağlanacaktır.

3.4 Tek Avrupa Hava Sahası Hava Trafik Araştırması Programı (SESAR Single European Sky ATM Research)

Mevcut ATM altyapısı olarak özetlenen Muhabere-Seyrüsefer-Gözetleme (CNS) sistemlerinin, Avrupa hava sahasındaki kapasite artışına cevap verebilecek, birlikte çalışabilir ve modern bir yapıya dönüşmesine yönelik teknolojik temelli bütünsel bir çalışmadır. Komisyonun 2007 yılında çıkarmış olduğu 219 sayılı tüzükle Avrupa hava trafik yönetimi sisteminin modernizasyonu sağlamak için ortak bir girişimin oluşturulmasını hedeflenmiştir. SESAR ortak girişimin dâhilinde topluluğun bünyesinde yapılan araştırmaların ve geliştirmeleri çabalarını bir araya toplanmasını sağlanmaktadır. Komisyona göre hava trafik akışını yönetebilmek için eski teknolojileri kullanan Avrupa'da hava trafik kontrol sistemlerinin, havacılığın ekonomik, hızlı, güvenilir gelişimi için yeterli düzeyde olmamaktadır. Hava yolu ulaşımını tercih eden vatandaşlar uygun fiyatlı ve verimli, emniyetli ulaşım isterken çevre faktörleri havacılık planlamalarının tümünde dikkat edilmesi gereken konu olmuştur. 11 Eylül 2001 yılında meydana gelen ikiz kulelere yapılan saldırılar en çok havacılık sektörünü etkilemiştir. Hava trafik yönetimini AB'nin yetki alanlarına alan Tek Avrupa Hava Sahası çalışmaları bu sorunun çözümü için güvendiği girişimlerinin önünde gelmektedir.

Tek Avrupa Hava Sahası Hava Trafik Yönetimi 'SESAR' üç aşamada gerçekleştirileceği planlanmıştır.

1. Tanımlama Evresi (2005-2007): iki yıl kadar süren bu evrenin ilk aşamasında hava trafik modernizasyon planının (ATM Master Planı) teknolojik aşamaları öncelikleri ve zaman çizelgeleri tanımlanmıştır.
2. Gelişim Evresi (2007-2016): ikinci aşamasında yeni teknolojik sistemlerin temelini oluşturan yeni teknolojilerin ve usullerin ilgili araştırma, geliştirilme ve doğrulama faaliyetlerinin yapılması belirtilmiştir.
3. Sonuç Aşaması (2016-2020): üçüncü ve son aşamasında uygulanan teknoloji ve yöntemlerinin büyük maliyetli üretim ve uygulama sonuçlarının alınması beklenilmektedir.

2007 tarihinde çıkarılan 219 sayılı tüzük ile SESAR'ın yukarıda belirttiğimiz gelişme evresinini yönetebilmek için ortak bir girişim başlamıştır. Bu girişim topluluğun ve Eurocontrol'ün kurucusunun bulunduğu, AB genelinde hava trafik yönetimi çalışmalarını kamu/özel sektör ortaklığı marifetiyle gerçekleştirilmesi beklenmektedir. SESAR ortak girişiminin sorumlulukları hava trafik ana planına (ATM Master Plan) uygun olarak projenin gelişimini organize ve koordine etmek, özel ve kamu fonlarının müşterek kullanımının finansmanını koordinesini sağlamak, hava trafik sektörlerinde bulunan teknik araştırma faaliyetleri ve geliştirme faaliyetlerini koordine ve organize etmek, hava trafik söktürünün projeye katılımını sağlamak ve hizmet alımına gitmek olarak sıralanabilir. SESAR'ın merkezi Brüksel'dir. AB'nin SESAR'a katkısı araştırma ve geliştirme, Trans-Avrupa ağları için çerçeve programlarına ayırılan bütçeden karşılanmaktadır.

3.5 Tek Avrupa Hava Sahasında Mevcut Durum

AB karayolu taşımasında sınırları ortadan kaldırılmasına rağmen havayolu taşımacılığında üye ülkeler arasında sınırları bulunmaktadır. Bu anlamda 2001 tarihinde itibaren komisyon birçok önlem paketleri oluşturmuştur. Üyeler bunun yanında hava sahasının parçalanmış yapısının sonlandırılması ve değiştirilmesi sıra Topluluk hava sahasının bölünmüş yapısının değiştirilmesi ve sonlandırılmasını talep etmişlerdir. Böylelikle tüm üye ülkeler dâhilinde tek bir hava sahası oluşturulacaktır.

2004 Mart ayında Komisyon, 551 Sayılı yönergeyi yayınlamış Avrupa hava sahasının mevcut düzenlemesinin ve yönetimin değiştirilmesi düşünülmüştür. Bununla birlikte uçuş bilgilendirme merkezi kurulmasını teklif etmişlerdir (Council, 2004). Hava sahasının uluslararası mevzuatı incelendiğinde Chicago Sözleşmesi'nin

12’nci maddesi bu konuda anlaşılır şekilde açıklamaları bulunmaktadır. Maddeye göre uçuşlar bilgi bölge konseptinin hava sahası homojen bölgelere değinmektedir ve bu güne kadar hava sınırları, deniz ve kara sınırları referans olarak belirlenmiştir (Civil Aviation, 1944). Buna karşılık Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünün yaklaşımı incelenecek olursa hava sahasının sınırlarının belirtilmesinde etkili hizmet vermek esas alınması gerektiğini belirtmişlerdir.

2010 yılında Avrupa Hava Trafik Akış Yönetimi ile ilgili 255 Sayılı Tüzük yürürlüğe girmiştir. Bu tüzükle ile birlikte Avrupa hava trafik yönetimi ağının mevcut kapasitesinin arttırılması ve tek Avrupa sahası için belirli kuralların ve prosedürlerinin uygulanabilmesi ve hava trafik akışı yönetiminin sürecine kolaylık sağlanması düşünülmüştür. Tüzük ile genel hava trafiği olarak faaliyet gösteren bütün uçuşların için hava trafik yönetimiyle ilgili yeni düzenlemeler yapılmış bunlara ek olarak tüzük, ICAO tarafından uluslararası havacılık kuralları dâhilinde düzenlenmiştir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TEK AVRUPA HAVA SAHASI'NA TÜRKİYE'NİN ENTEGRASYONU'NUN DEĞERLENDİRİLMESİ

4.1 Tek Avrupa Hava Sahası Girişimi'nin Türkiye Hava Ulaşım Sektörüne Etkileri

Türkiye, Dünya'daki hava taşımacılığı pazarında etkin bir sahiptir. Jeopolitik konumu itibariyle özellikle Orta Doğu'ya ulaşımda kullanılan hava sahasına sahip olan Türkiye, hava trafiğinde yoğunluğun Orta Doğu'ya geçmesiyle AB için önemli bir pazar hacmine sahiptir. Türkiye'nin 2005 yılında başlattığı müzakere süreciyle AB müktesebatında Avrupa hava trafiğiyle ilgili konularda geldiği seviye aday ülkelerin üyelik müzakerelerini yürütme ve izleme görevlerini yürüten Komisyonun hazırlamış olduğu ilerleme raporlarında açıklanmıştır (Keskin, s. 261). Yıllık yayınlanan bu raporlar sonucunda Türkiye hava trafiğini düzenlemekten sorumlu Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü ile bu raporlarının değerlendirilmesini yaparak eksik konularla ilgili tespitler yapmaya çalışmıştır.

Müzakerenin kapsadığı 35 müktesebat fasılı arasından 14. Fasıl ulaştırma alanı ile ilgilidir. Türkiye'nin mevzuatının AB kanunlarına ve kurallarına göre uyumlu bir biçimde düzenlenmesi istenmiştir.

12 Ekim 2011 yılında Komisyonun yayınladığı ilerleme raporuna göre Türkiye'nin hava taşımacılığında bazı ilerlemelerinin olduğunu tespit etmiştir (European Commission 2011-2012). Komisyon, Yatay Havacılık Anlaşmasının imzalanmasında önemli bir aşamaya gelindiğini, bu anlaşmanın havacılık alanında Türkiye-AB ilişkileri bakımından havacılık alanında hukuki zemin hazırladığını belirtmiştir. Buna istinaden SHGM hava trafiğinden sorumlu personeli için 'Uçuş Operasyonu El Kitabı'nı yayınladığı bildirilmiştir. Türkiye'nin hava trafiği hususunda gelişmeler kaydetmesine ilişkin Komisyon AB kurallarına uyumun sağlanabilmesi

için başka düzenlemeler getirilmesini öngörmüştür. Bu bağlamda Türkiye'de kullanılmakta olan uçuş mesajı transfer protokolünün uygulanmasıyla ilgili olarak verilerinin ve gerekliliğinin değişiminde yeterli düzeyde gelişmemiş olması belirtilmiştir.

Güney Kıbrıs Rum Yönetimi ve Türkiye hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişimin de hala eksikliklerinin olduğunu belirtilmiştir. Türkiye'nin GKYR ile ilişkisinin olmaması Türkiye'nin Avrupa Hava Sahasına katılmasında büyük bir engel oluşturmuştur. Öyle ki taraftarlar arasında halen hava yolu bağlantısı, deniz yolu bağlantısı, Türkiye'nin AB'ye katılım müzakeresi incelendiğinde taşımacılıkla ilgili olan 14. Faslın AB Konseyi'nde görüşülmesi süren fasıllar arasında olması süreci negatif yönde etkilemektedir.

Taşımacılık faslında çalışmalarına devam etmekte olan Türkiye birkaç girişimde bulunmuştur. SMART diye adlandırdığı bir proje dâhilinde hava trafiği yönetim sistemlerinin bir bilgi ağı yapısı olarak Türk hava sahasında verimli ve etkin ve emniyetli hava trafik kontrol hizmetleri sağlamasını öngörmüştür (DHMİ).

4.2 Tek Avrupa Hava Sahasına Entegrasyona Yönelik Düzenlemeler

Türkiye hava trafik yönetimi hususunda EUROCONTROL ile Tek Avrupa Hava Sahasına uyumu sağlayabilmek için hava trafik kapasitesini ve emniyetini arttırmak maksadıyla Ankara'da SMART Projesi uygulamaya çalışmıştır. Proje kapsamındaki hava trafik yönetimi bilgi ağlarıyla desteklenmiş Türk Hava Sahasında etkili ve verimli hava trafik kontrol hizmetlerini sağlamayı hedeflemiştir. SMART projesi kapsamında modern teknolojileri içeren ana sistemler kullanılacaktır. Hava trafik kontrollerinin yapıldığı bölgeye akıllı binaların yapılması için bölgesel ihtiyaçlarının karşılanması için projeler tamamlanmıştır.

Smart Projesi FUA (Flexible Use of AIRPACE/ Hava Sahasının Esnek Kullanımı)'ndan farklıdır. Smart kapsamında değildir. Smart SES'e uyumlu bir komseptir. Ancak daha SES devreye girmediği için uçuş mesafelerinde kısalma beklenmemelidir.

4.3 Türk Hava Trafik Yönetimi Kaynaklarının Sistematik Modernizasyonu (SMART)

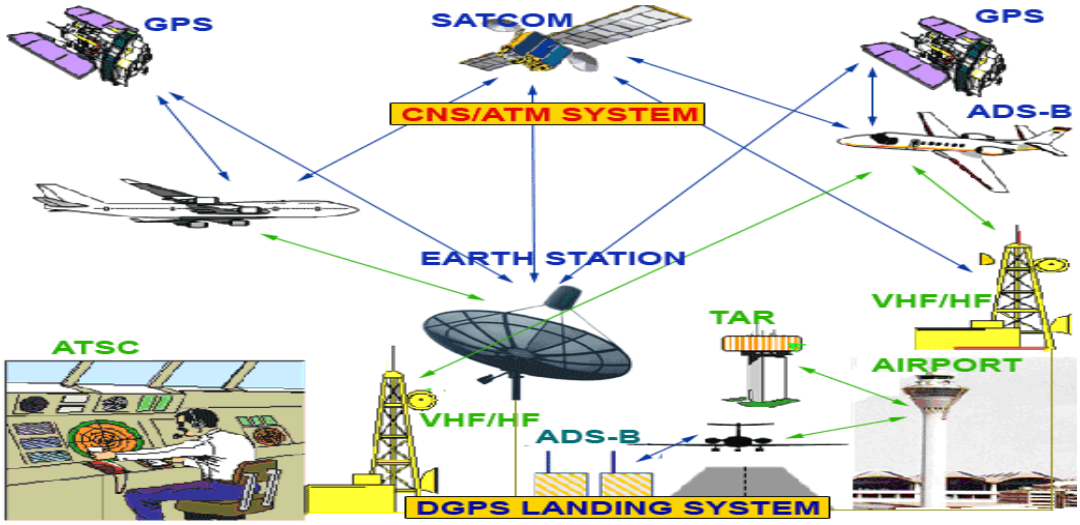
Türkiye'deki hava trafik yönetimi kaynaklarının sistematik modernizasyonudur. Hava trafiği ile ilgili bütün altyapı bu proje ile yenilenmek istenmiştir. Türkiye'de 25 radar istasyonun yenilenmesi ve 7 hava trafik kontrol merkezinin entegreli çalışmasının ve tüm hava trafik kontrol hizmetinin Ankara'dan tek merkezden yürütülmesi hedeflenmiştir. Türkiye hükümran hava sahası ve toprakları üzerinde 982.286 km² hava sahası dâhilinde, sivil havacılık faaliyetlerinin gereği olan hava seyrüsefer hizmetlerini:

a. hava trafik yönetimi (ATM);
b. hava trafik kontrol (ATC),
c. hava sahası yönetimi (ASM),
d. hava trafik akış yönetimi (ATFM) 1.195 hava trafik kontrolörü ile sağlamaktadır.

Hava sahamıza giriş-çıkış yapılan 42 giriş-çıkış noktası, toplam 145 uçuş yolu bulunmaktadır. Seyrüsefer ve haberleşme cihazları ile desteklenen bu kontrollü uçuş yollarının uzunluğu 63.136 km'dir. Bu projede Türk hava sahası tek merkezden yönetilirken, yaklaşma kontroller ve kuleler her ilin kontrolü kendi meydanlarında yapılacaktır. Türk hava sahasında güvenli, etkin ve verimli bir hava trafik kontrolü hizmetinin verilmesi amaçlanmıştır.

Mevcut Hava Trafik Kontrol altyapısı (ATC sistemleri ve radarlar), 1980'lerin teknolojisi ile sesli haberleşme teknolojileri, uydu esaslı seyrüseferlerinin kullanılması, veri haberleşmesi hizmetleri ile çalışmaktadır.

Bu sistemlerin hem teknolojisi eskimiş olup, hem de kapasite olarak artan hava trafik yükünü karşılamakta zorlandıkları görülmüştür. Ayrıca bu sistemler için yedek parça temininde ve yazılım destek alımında güçlükler oluşmakta ve bundan dolayı sistemlerin idamesi riske girmektedir. Küresel uyum ve standartlar gerekliliği ve sesli haberleşmenin getirdiği sınırlamaları ile de Türk hava sahasının ATM sistemi ile yönetilmesine karar verilmiştir.



Şekil 4.1: ATM hava trafik yönetim sistemi (www.amcop.com.my/tech_cns.html).

ICAO tarafından tanımlanan ATM kavramı Şekil 1'de görüldüğü gibi, evrensel hava trafik yönetiminin desteklenmesi için çeşitli seviyelerde otomasyonla birlikte uydu sistemlerini de içine alan sayısal teknolojileri kullanan haberleşme, seyrüsefer ve izleme sistemleridir.

ATM sistemi ile yeni hava trafik kontrol prosedürlerinin gelişimi ile hava trafiğinin güvenli bir şekilde yönetimi sürdürülürken hava sahası kapasitesinin yükseltilmesi ve işletim verimliliğinin arttırılması hedeflenmektedir.

Single Europen Sky Girişimi'nde belirttiği üzere hava sahalarının birleştirmek ve mevcut sistemin hava trafik altyapısını kaldıramamasından yola çıkarak yeni sisteme geçmek için yılında SMART[3] projesinin şartnamesi hazırlandı. Hava trafik yönetimi altyapısının sistematik olarak modernizasyonu projesi olan SMART, Türkiye'deki ATM sistemleri ve çevre birimleri network yapısıyla dinamik bir yapıda birbirlerini desteklenmesi demektir. Proje ara modernizasyon ve son yapılandırma olmak üzere iki aşamadan oluşmaktadır.

Smart Projesi 26 Eylül 2006 tarihinde başlamıştır. DHMİ tarafından yapılan ilk ihaleyi Thales firması kazanmıştı fakat iki firma uç noktalarda farklı teklif sunması ile KİK tarafından ihale iptal edildi. Daha sonra gerçekleştirilen ikinci ihalede proje yapımını İtalyan Selex-si firması kazandı. Romanya, Bulgaristan, Ukrayna, İtalya ve Malta şu anda aktif olarak Selex yazılımlarını kullanmaktadırlar.

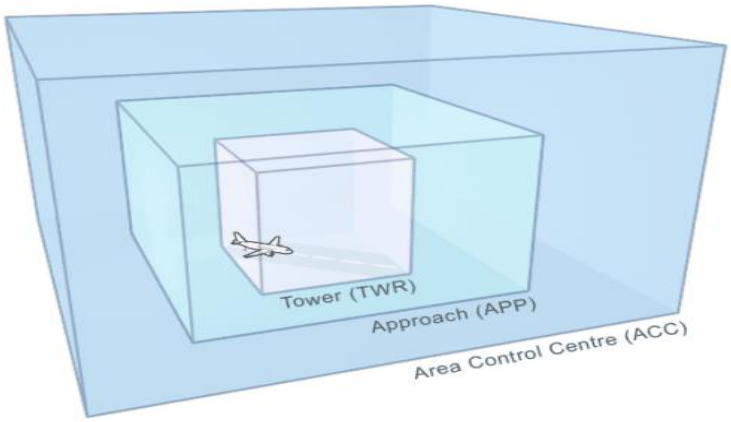
---

[3] Systematic Modernization of Air Traffic Management

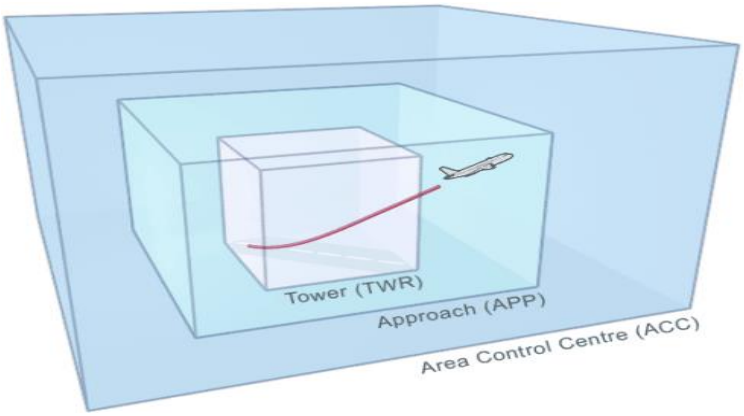
Projede yaşanabilecek olası gecikmeler öngörülecek ve projeye adapte olabilmek adına daha önce Selex yazılım firmasının yapmış olduğu eski sistemden (dds80) SMART'a geçiş sürecinde SMART kadar gelişmiş olmayan bir ara modernizasyona ihtiyaç duyulmuştur. Projedeki gecikmeden dolayı mevcut durumda Türk hava sahasına ara modernizasyonda hizmet verilmektedir.

SMART Projesinde amaç tüm hava trafik hizmetinin tek bir merkezden yönetilmesidir. Bütün yaklaşmalar ve hava sahası hizmetleri şehirlerde kalacak, yalnızca Esenboğa Havalimanı yaklaşma 'Proje' Ankara merkezde olduğu için yaklaşma hizmeti de sistemin içerisinde olacaktır. .

Hava trafiği üç bölümden oluşmaktadır; kule, yaklaşma kontrol ve saha kontrol. Hava sahasının birbirini kapsayan iç içe geçmiş üç yapıdan oluştuğunu varsayarsak, kuleden gözümüzle gözlemleyebildiğimiz hava sahası kule hava sahasıdır. Kule (meydan) kontrol yalnızca pist, apronlar ve göz ile gözlemlenebilen alandan sorumludur.

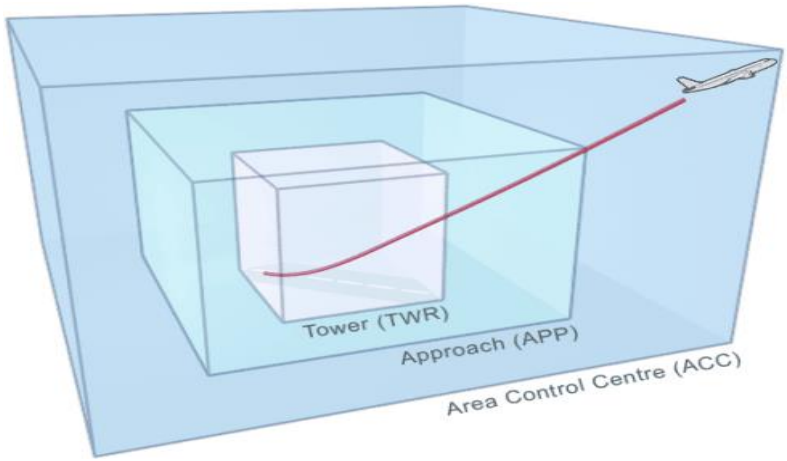


Şekil 4.2: Meydan kontrol hizmeti (TWR).



Şekil 4.3: Yaklaşma Kontrol Hizmeti (APP)

Yaklaşma kontrolünün görevi de pistten kalkan uçakları havayoluna sokmak ve havalimanına inişe gelecek uçakları da havayolundan çıkartıp belli bir düzen dâhilinde piste yaklaştırmaktır. Yaklaşma, saha ve meydan kontrollerinin arasında köprü vazifesi görür.



Şekil 4.4: Saha kontrol hizmeti (ACC).

Saha kontrol; meydan kontrol ve yaklaşma kontrolü de kapsayan en büyük hava sahasıdır. Her birimin sorumluluk sahası ve görevi belirlidir. Saha kontrol merkezinde yaklaşma kontrol merkezi gibi radarla veya manuel çalışılır. Saha kontrol merkezinin sorumlu bölgesi çok geniş olduğu için kolaylık sağlanması amacıyla, sorumluluk sahası birkaç sektöre ayrılabilmektedir. Örnek verecek olursak eğer; İstanbul Saha Kontrol Merkezi, alt ve üst olmak üzere iki sektöre ayrılmaktadır. Ankara Saha Kontrol Merkezi de yedi sektöre ayrılmaktadır.

Karadeniz bölgesi için 'North' sektörü vardır. 'North lower'- 'North upper' olarak iki sektöre ayrılmaktadır. 'Uper-lower sektörizasyonun da' yerden 32.500 feete kadar kontrolör kişi, 32.500 feetden sonrasına ise planlamacı bakmaktadır.

Kontrolör direk uygulama kontrolörüdür. Direk pilotlarla konuşan kişidir. Telsizle pilota piste iniş ve pistten çıkış durumlarında direktifler vermektedir. Planlamacı ise koordinasyon işlerini yapmaktadır. Telefonlara bakmak ve diğer merkezlerle konuşmakta ve bilgilendirmektedir.

Şuan da İstanbul ve Ankara olmak üzere iki tane uçuş bilgi bölgemiz vardır. Ankara bu bölgenin tamamına bakmaktadır. Marmara- Ege bölgelerinde ise İstanbul FIR hizmet vermektedir.

Ana kontrol sorumluluğu iki merkezden yapılmaktadır. İstanbul ve İzmir SUBACC ve ACC saha kontrol hizmetidir.

SMART Projesi ile bu alana tümü ile Ankara hava sahası kontrol merkezi hizmet verecektir. Türk hava sahası 52 sivil ve askeri 10 tane komşu FIR ile çalışmaktadır.

Komşu FIR'larımız; Sofa- Bulgaristan, Siferakul- Ukrayna, Rostov- Rusya, Tiflis- Gürcistan, Erivan- Ermenistan, Tahran- İran, Bağdat- Irak, Damasküs- Şam, Ercan- Kıbrıs.

Günümüze kadar Türkiye'de saha kontrol hizmeti Ankara ve İstanbul olmak üzere iki merkezden yürütülüyordu. SMART'ın amacı saha kontörlünü tek merkezde toplamaktır ve bu nedenle hava sahaları birleştirilmiştir.

Ankara'da tek bir merkez oluşturulması ile Türk hava sahası kontrol hizmetinin buradan verilmesi ve yaklaşma kontroller ve kuleler de kendi meydanlarında hizmet vermeye devam edeceklerdir. Bu durumda İstanbul Atatürk Meydanı'ndan kalkan bir uçak önce İstanbul kule ile temasa geçecek sonra İstanbul yaklaşma ile temasa geçecek, o sahanın dışına çıktığı zaman uçak İstanbul'un üzerinde uçuyorken hava sahası hizmeti Ankara'da olacaktır. Böylelikle TAHS'da olduğu gibi hava sahasından tek merkezden Ankara'dan kontrol edilecektir.

Hava trafik hizmeti 365 gün 24 saat kesintisiz olarak verildiği için sistemler çok düzgün çalışmalı ve stabil olmalıdır. Bu nedenle Hava trafik kontrol merkezi tamamen çökmesi gibi acil durumlar da göz önüne alınarak SMART sisteminde yedekleme yapılmıştır. Bu yedekleme İstanbul'da yaşanacak olası yangın, sel, terör vb. durumlarında sadece komutlar girerek monitörün Ankara'dan sergilenmesi ile Ankara'daki kontrolörler İstanbul frekanslarını kullanarak emniyetli biçimde ayrışmayı sağlayıp uçakları indirebilecektir. Acil durum planın amacı şehirlerin hava sahası kontrolü gittiğinde o şehirdeki hava trafik hizmetinin Ankara tarafından idame edilmesidir.

Fakat Ankara hava sahası çok büyük olduğu için Ankara'da sistem giderse şehirlerarasında paylaşma yapabilmektedir. Bu da bütünleşik sistem sayesinde gerçekleşmektedir. Eğer ayrı ayrı sistemler olsaydı bu acil durum planı uygulanmazdı. Şekil.4'de Ankara hava sahasının acil durum planı yer almaktadır. Ankara hava sahasında gerçekleşen problemin çözümü İstanbul başta olmak üzere İzmir ve Antalya Hava sahalarının kontrol hizmetini paylaşmaları ile gerçekleştirilecektir.

Şekil 4.5: Ankara hava sahasının acil durumu planlaması.

Merkezi sistem kullandığı için Ankara hava sahasında ki bütün bilgilerin eşleniği İstanbul, İzmir ve Antalya hava sahalarından sergilenir. Bu şekilde Türkiye gibi geniş bir hava sahasının tek merkezden yönetilecek şekilde bir acil durum altyapısı kurulması dünyada bir ilk olacaktır.

Projenin henüz tamamlanamamış olması devlete ekstra maliyet kaybına neden olmamaktadır. Yalnız projenin getireceği kayıp zamandan kaynaklı olmaktadır. Projenin gecikmesi nedeniyle havayollarının sahamızı tercih etmemeye başlamış gibi bir durum olamaz çünkü şu an ara modernizasyon bu durunu önlemektedir. İngiltere de NATS da benzer projeyi yapmışlardır. 'Swening Control'e geçiş sürecini incelediğimizde İngiltere'nin de zorlanmakta olduğunu görmekteyiz.

4.4 Türk Hava Yolu Ulaşım Sektörünün Mevcut Durumu

Türkiye coğrafik ve stratejik konumu ile hava taşımacılığında önemli bir yere sahiptir. Hava trafiği gün geçtikçe daha da artmaktadır. 2013 yılında ülkemiz Dünya'da havalimanı yolcu trafiğine göre Hindistan'dan sonra 11 sırada Avrupa'da İspanya'dan sonra 5.nci sırada yer almaktadır. 2008 yılında Dünyada 14.ncü, 2012 yılında 12.nci, 2013 yılında yükselmiş ve 11.nci sırada yer almıştır. 2003 yılında Avrupa ülkeleri arasında 7.nci, 2012 yılında 6.ncı, 2013 yılında 5.nci sırada yer almıştır.

Türkiye'nin Dünya ve Avrupa havayolu taşımacılığındaki payı gittikçe artmaktadır.%2,4 ile Dünya'da, %8,7 ile Avrupa'da yolcu payına yükselmiştir. Türkiye ekonomisinin kalbi konumundaki İstanbul 3.000km yarıçaplı uçuş mesafesi içerisinde yer alan Avrupa, Asya, Afrika ülkelerine durmaksızın uçuş yapma imkânını

sağlamıştır. İstanbul Atatürk Hava Limanı mevcut durum itibariyle hub konumundadır.

4.4.1 Türk Hava Yolu Ulaşım Sektöründeki Problemler

Türkiye'nin havayolu ulaştırma sektöründe karşılaştığı en büyük sorun aynı zamanda siyasi yapısıyla da çözümlenmesi henüz gerçekleştirilememiş olan Ege Denizi üzerinde yer alan hava sahasının Yunanistan ile kullanımından doğan sorundur.

Aynı zamanda Güney Kıbrıs'ın tanınması ile ortaya çıkan problem ile bu probleme benzerliği bulunan Doğu Akdeniz'de yaşanan havayolu ulaştırma sektöründeki saha sorunları olarak yer almaktadır.

Sorunun kaynağına bakıldığı zaman bu sorunun Yunanistan'ın çok geniş bir hava sahasının olması, Hava Trafik Hizmetiyle ilgili yaşanan sorunlar ve NATO Hava Savunma Sorumluluk Sahalarının Paylaşımı olmaktadır. Aşağıda maddeler halinde Türkiye'nin havayolu ulaştırmasında karşılaştığı sorunlar incelenmektedir.

Yunanistan Hava Sahasının Genişliği; Ülkelerin kendilerine ait ulusal hava sahaları karasularının bittiği çizgiyle sınırlıdır. Yunanistan tek taraflı olarak denizi 6 miline çıkarmış ve 1936 yılına kadar da 3 mil olmuştur. Yunan hava sahasının sınırı kıyıdan 3 mil olarak belirlenirken 1931 yılında Yunanistan'ın kabul etmiş olduğu kararnameyle hava seyrüsefer ve hava polisliği nedeniyle karasularının üzerindeki hava sahasını sınırlarını kıyıdan 10 mile çıkarmış, 1936 yılında çıkarılan yasa ile bu olay açıkça ifade edilmiştir. Yunanistan'a ait karasuları genişliği 6 mil olarak tanımlanırken hava sahasının genişliği ise 10 mil olarak tanımlanmıştır. Uygulanmakta olan uluslararası hukuk kurallarında başka bir örneği bulunmamaktadır. Yunanistan iki hususta uluslararası hukuk kurallarına uygun olduğunu göstermektedir. Fakat uluslararası hukuk kıyı devletlerine farklı nedenler için farklı genişlikte karasuları ilan etme imkânını vermemiştir. Tam tersi devletin karasularının sınırlarıyla hava sahalarının yatay sınırları arasında özdeşlik ilkesinin bulunmasından bahsetmektedir. Diğer bir konuysa Türkiye'nin bu duruma 1975 yılına kadar itiraz etmemesidir. Türkiye Ege Denizi'nde yapılan tatbikat kapsamında hususla ICAO bünyesinde 1975 yılında itiraz etmesi savaş uçaklarının Yunanistan kıyılarına 6 ve 10 mil uzaklıktaki bölgelerden geçmekte olan seyrüsefer uçuşları uygulanmış 10 mile taşmakta olan hava sahasına itiraz ettiğini göstermiştir ve Yunanistan'ın ikinci husustaki bu dayanağı da ortadan kalkmıştır.

Hava Trafik Hizmetleri ile İlgili Sorunlar; Chicago Sözleşmesi "Hava Trafik Hizmetleri" başlığındaki 11. Eki'n ilk bölümünde "Tanımlar" kısmında Hava Trafik Hizmeti; uyarı hizmetleri, uçuş malumat hizmetleri, hava trafik tavsiye hizmetleri ve hava trafik kontrol hizmetleri gibi değişik anlamlara gelmekte olan bir terim olmaktadır (Pazarcı, 1990, s. 114). Bu tanımlamaya göre; Uçuş Malumat Hizmeti, uçuşun güvenli ve etkili bir biçimde yapılabilmesi amacıyla gerekli olacak tavsiyenin ve bilginin hizmetidir (Annex11, 2001, s. 1-2). Uyarı hizmeti ihtiyacı olan kuruluşların arama ve kurtarma ile hava araçlarının haberdar edilmesi ve bu kuruluşların faaliyetlerine yardımcı olmak için sunulmakta olan hizmettir. Hava Trafik Tavsiye Hizmeti; alet uçuşunun kuralları doğrultusunda uçuş planları dolduran hava araçlarının kolay şekilde mesafe ayrımı sağlamak tavsiyeli hava sahasında verilmekte olan hizmettir. Hava Trafik Kontrol Hizmeti; uçaklar ile mânialar arasındaki çarpışmayı önlemeyi ve hava trafiğinin tıkanmadan ve emniyetli olarak sistemli akmasını sağlaması nedeniyle verilmekte olan hizmettir. Sözleşmede yer alan ekin ikinci bölümünde "Genel" başlığı altında "Hava Trafik Hizmetleri Bölümler" adlı paragrafında uçuş bilgi hizmeti ikaz hizmeti ve hava trafik kontrol hizmeti, hava trafik hizmetlerini oluşturduğu belirtilmektedir. Bu durumun 1. Bölüm tanımında değişik anlamlardaki jenerik terim şeklinde ifade edilmekte olan hava trafik hizmetlerinin aslında değişik anlamlarda ki terimleri kapsadığını göstermiştir. Meterolojik koşullara dikkat edilecek olunursa; bir hava aracının havadaki trafiğini engellemeden ve çarpışmasına sebep olmadan bir bölgeden bir bölgeye uçuş yapmasının en güvenli hali; hava trafik kontrol merkeziyle telsizle irtibata geçmesi ve bu merkezin uçağı o bölgedeki başka hava araçları ile beraber radarda izlemesi, böylece hava aracının hava trafik kontrol ünitesinin kontrolünde olması demektir. Bu nedenden dolayı bir hava trafik kontrol ünitesi elindeki haberleşme ve radar imkânlarına göre ileri derecede pozitif kontrol hizmetlerini sağlayabilmesi için küçük hava sahalarına bölünmektedir. Bu bağlamda FIR terimi; uçuş malumatı ve uyarı hizmetinin sağlandığı, boyutları belli edilmiş hava sahasını ifade etmektedir. Sözleşmenin 11. Eki ayrı bir bölüm dâhilin de değerlendirmekte olan Uçuş Malumat Hizmeti, seyrüsefer yardımcılarına hizmet vermesi durumunda yapılan değişiklikler, kar yağması, buz olması ya da belirli miktarda yağıştan etkilenecek bölgeleri içerecek biçimde havalimanları ve ilgili tesislerin durumunda farklılıklar; insansız serbest uçmakta olan balonlarla ilgili bilgiler; atmosfere salınmakta olan radyoaktif maddeler ve zehirli kimyasallarla ilgili

bilgiler; yanardağın patlaması öncesi hareketlilikleri, yanardağın patlaması ve volkanik kül bulutlarının hakkındaki bilgiler; SIGMET ve AIRMET bilgisi; iniş meydanları ve kalkış meydanları ile yedekteki meydanların mevcut ve bekledikleri hava durumları; C, D, E, F ve G sınıflarının hava sahalarındaki uçun hava araçlarının çarpışma tehlikeleri; su üstü uçuşlarında, uygulanabilirse, pilot istediğinde, bölgedeki gemilerin çağrı adları, pozisyonları, yönleri, süratları vb. bilgiler; görerek uçuş kuralları dâhilinde yapılmakta olan uçuşlar için, uçuşların kurallar dâhilinde devam edemeyeceği trafik ve hava durumlarının bilgisi ile güvenliği etkileyebilecek diğer başka bilgiler yer almaktadır.

Diğer Sorunlar; Chicago Sözleşmesinin 11. Ekine göre; denizler ve egemenlik statülerinin belirlenmediği ülkeler üzerindeki hava trafik hizmetleri verilmesi hava sahalarının, bölgesel seyrüseferleri anlatmalar ile belirlenmekte olduğunu ifade etmektedir. Bölgesel anlatmalar, bölgesel konferanslarda alınan kararlar doğrultusunda Konsey tarafından onaylanması ile gerçekleşmektedir. Ege Denizinin üzerin bulunan hava sahalarını ayıran FIR limiti, 1950'de yapılmış birçok toplantıların ardından nihai olarak 1968 yılındaki Cenevre'de yapıymış olan IV. Avrupa Bölgesel Hava Seyrüsefer Konferansında belirlendi ve Finike güneyinde 3605 K 3000 D noktalarından kuzey 4200 K 2810 D noktalarına kadar Türkiye'nin batı sınırlarını takip ettiğini ifade etmiştir. Yalnız genel hatlarla belirtilen FIR limiti; Türkiye'nin batı sınırı olarak belirtilen Güneyde 360456 K 295958 D noktalarından, Kuzeydeki Türk ve Yunan kara sınırlarına kadar olan bölümleri, hukuki zeminde belirlenmiş denizcilik bölgeleri veya kara sularının sınırlarına dayanmamıştır. Yani FIR limitinin bu bölümü yasal dayanaklardan yoksun ve geçersiz olmaktadır. ABD'nin Milli Coğrafi Uzay İstihbarat Ajansı'ndan yayınlanan ve bölgeye yapılmakta olan seyrüseferlerin uçuşların planlanmasına göre dünyada kullanılmakta olan L-12 hava yolu haritası Ege Denizinin üstündeki İstanbul – Atina FIR limiti tekniği ile planlanması hedefleri için yaklaşık olarak çizilmekte olan ve yalnızca hava trafik kontrol hizmetlerinin transferlerinde kullanılmasının gerekliliğini belirtmektedir. Ege Denizinin üzerinde bulunan uluslararası hava sahasının sivil hava trafik kontrolü Yunanistan'a bırakan FIR limiti ve bu limitin Türkiye ve Yunanistan'ın bünyesinde paylaştırdığı hava sahalarının vereceği hava trafik hizmetleri ilgili olarak, uygulamada sorunları açığa çıkarmıştır. Bu sorunları üç başlıkta incelenebilir; FIR Limitinin Konumu, Hava Trafik Hizmetleri Sorumluluğu İstismarları, Nicosia FIR ihlal iddiaları.

FIR Limitlerinin Konumlanması; Yukarı kısımlarda anlatıldığı üzere; Ege Denizi Türk ve Yunan uçuş malumat bölgelerini ayırmakta olan FIR limiti; 1958 yılında yapılmış olan Bölgesel Hava Seyrüsefer Konferansında genel hatlarla belirlenmişti. Türkiye'de rıza göstererek Türk karasularının dışarısında bulunan tüm Ege hava sahalarının sivil havacılığın teknik denetim yetkisiyle sınırlanmış olan Yunanistan, zamanla FIR limiti siyasal özgürlük sınırı olarak kabul ettirmek çabası içerisine girmiştir(Pazarcı,1986,s550). Yunanistan hava trafik hizmetleri sorumluluklarını kötüye kullanmış, FIR limitinin içerisindeki teknik nitelik sorumluluğunu egemenlik yetkisine dönüştürmek istemesiyle, Türkiye'de FIR Hattının yeniden belirlenmesi gerektiğini istemiştir(Pazarcı, 1990, s118). 1964 yılı sonrası Yunanistan Ege Türk askerinin uçuşlarına tepki göstermiş ve FIR hattını egemenlik sınırları gibi gösteren davranışlarda bulunmuştur. Bunun üzerine Türk yetkililerin FIR konusunda önlemlerin alınmasına zorlamıştır. Kıbrıs Barış Harekâtı sonrasında; belirlenen FIR sınırının Türkiye üzerinde geçmekte olan hava araçlarının bilgilerinin önceden verilmemesi ve bu durumun güvenlik zafiyetini oluşturması nedeniyle Ege'deki uçuşların karşılıklı olarak bildirilmesinin gerekli olduğu konusunda gündem oluşturmuştur. Belirlenen FIR limiti konumu sebebiyle Yunanistan ihtiyacının olmamasından kaynaklı olarak, 1975 yılında başlamış ve beş yıl sürmüş olan karşılıklı görüşmelerinden de sonuçların alınmasını engellemiştir. Buna ek olarak; Ege Denizindeki kazazedelerin aranması ve kurtarması sorumluluğunun, daha sonra bahsedeceğim NATO hava savunma sorumluluk ve benzeri sebeplerle; bazı hizmetlerinin yerine getirmemesi, Ege hava sahasının iki ülkede sorumluluk alanlarının bölünmesinin gerektiğinde; bu paylaşma ülkelerin gerekli hizmetlerinin en iyi şekliyle sağlanmasına imkânının ve kabiliyetlerinin erişmesine olanak vermesi en uç noktaların yerine FIR limiti esas alınarak yapılmasının istenmesiyle belirlenen FIR limitinin konumundan kaynaklanacak yeni ve önemli olan sorunlarında olmasına neden olacaktır.

Hava Trafik Hizmetlerinin sorumluluklarının istismarları; Yunanistan'ın, Atina FIR içerisindeki uluslararası hava sahasında hava trafik hizmetleri sorumluluklarını iyi kullanmamış, uluslararası kamuoyunda FIR limiti ülke sınırı ve uçuş bilgi bölgelerini kendisi egemenliğinde olduğunu göstermek istemiştir. Örnek verecek olursak Türkiye'nin kendisine yayınlanması için iletilmiş olan Ege uluslararası hava sahalarında yapılmak istenen tatbikatlarına ilgili NOTAM'ların içeriklerine müdahale

etmiş ve ICAO kurallarına göre uluslararası hava sahalarında kontrollü hava sahası dışında uçuşlar yapan devlet uçakları doldurmasının gerekliği olmamasına karşın askeri uçaklarından uçuş planı isteğinde bulunmuştur. Aynı zamanda ICAO kurallarına uymamış, bölge ülkeleri koordine etmemiş uluslararası hava sahasında kontrollü hava sahası sunmakta ve uluslararası hava sahalarının kullanılmasını kısıtlamıştır. Örnek verecek olursak, Türkiye'yle planlamadan Limni'deki uluslararası hava sahalarına taşan meydan kontrol sahaları ilanını yapmış; sunduğu H-59, G-18 ve B-7 havayollarını Türkiye'de bulunan uluslararası hava sahalarındaki askeri uçuşlarının kısıtlanmasını sağlamıştır.

NOTAM Sorunu; Uluslararası hava sahalarında hizmet vermekte olan Uluslararası NOTAM Ofisinin görevi; iletilmekte olan NOTAM'ların, iletmiş ülkelerin yetkisi altında olduğunu açık bir biçimde belirtmek ve yayımlamaktan ibarettir. NOTAM içeriği ve uçuşun güvenliği ile ilgili oluşacak sonuçlardan sorumluluğu NOTAM'ı çıkartan yeni yayınlamak üzere uluslararası NOTAM ofisine iletmiş makama ait olmaktadır (Annex, 2004, s 3-1). Yunanistan Ege uluslararası hava sahalarında tatbikatların yapılacak sahanın NOTAMlanmasıyla ilgili gönderilmiş metinlerin üstünde değişiklik yapmış, bazı durumlarında NOTAM'ı gecikmeli olarak yayınlamış, belirli durumlarında ise yayınlamamıştır. Yunanistan, Ege uluslararası hava sahalarında 17 Nisan ve 19 Nisan 1969 yılında yapılması planlanmış Gediz 69 Tatbikatını NOTAM'ı yayımlanmasını önce Atina FIR içerisinde tatbikatın yapılamayacağının gerekçesiyle reddetmiştir, yaşadığı mesaj trafiğinin sonucunda tatbikatın yalnızca 18 Nisan gününde yapılmıştır (Gedikoğlu, a.g.e. s. 30). 1973 yılının Mayıs ayında Midilli adasının 10 mil açığında yapılması planlanmış bir tatbikatın NOTAM'ın yayınlanmasının diplomatik kanallardan başvurulmasının gerektiğini söyleyerek reddetmiştir. ICAO kurallarına göre; diplomatik uçuşların müsaadesinin sadece ulusal hava sahalarında yapılacağı uçuşlar için alınır. Bu sebeple Yunanistan'ın gerekçeleri kabul edilmemiş uçuşların planlandığı gibi gerçekleştirilmiştir (Yüzbaşıoğlu, a.g.e s. 97). 1974 yılının Mart ayındaki Daffodil Face 74 NATOM tatbikatı genel hareket emrine dâhil ettirilen milli tatbikatıyla ilgili NATOM isteğinin reddedilmesi ile NATOM Türkiye tarafından yayımlanmıştır. Ben bir durum 20 Mart 1975 yılında müşterek TASMO tatbikatı ile tekrarlanmıştır, yalnız Yunanistan Türkiye NOTAM'ı yayımlamasından 1 gün sonra NOTAM'ı yayınlaması ve sorumluluklarını müdahale etmesi gerekçesiyle Türkiye'yi ICAO'ya şikâyet etmiştir (İbid, s. 98-99).

1975'de Ege'de yapılacak tatbikatlar için yapılan NOTAM isteği ile ilgili NOTAM metninde uçakların Yunanistan sahiline 10 milden fazla yaklaşmamalarını istenilen bir madde eklenmiştir (Gedikoğlu, a.g.e, s. 30). 1975 yılından sonra Ege uluslararası hava sahalarında yapılan tatbikatlarla ilgili bütün NOTAM isteklerinde sorunlar çıkmıştır (Yüzbaşıoğlu, 2001, s. 99).

Uçuş Planı Sorunları; Uçuş planları; hava araçları için planlanan uçuşun tamamını veya bir kısmıyla ilgili olarak hava trafik kontrol ünitelerine verilmesi belirli bilgilerinin ifade eden terimdir. Plan; uçuş rotasını ve zamanlamasına ilgili bilgilerin ilgili hava trafik kontrol ünitelerine iletilmesinin gerekçeleriyle aşağıdaki durumlarda doldurulmaktadır.

a. Uçuşların tamamını veya bir kısmını hava trafik kontrol hizmetleri gerekliyse
b. Tavsiyeli hava sahalarında alet uçuş kurallarıyla uçuşun yapılması planlanmışsa,
c. Belirtilen sahaların içinde veya bu sahaların veya belirtilmiş yollar boyunca uçulması planlanmışsa, tanımlanma sebebiyle önlem yapma ihtiyaçlarından kaçınılması nedeniyle komşu ülkelerdeki hava trafik ünitelerinin veya ilgili askeri birimlerin koordinasyonlarının tesisi için ilgili olan hava trafik hizmetleri üniteleri tarafından gerekli görülmesinde,
d. Uluslararası sınırlarının geçilmesinin planlanmasında,

ICAO kurallarının kapsamları haricindeki devletlerin uçaklarının uçuş palanlarını doldurulmasını da içermekte olan Chicago Sözleşmesinin Ek-2'de kuralların pratikte mümkün olması ölçüsünde uyması bir Asamble kararları ile tavsiyesi edilmiştir (ICOA Doc. 2010 s. 11-17).

Devlet uçaklarının uçuşları için uçuş planı doldurması zorunluluğu yoktur. Türkiye Ege uluslararası hava sahalarındaki askeri uçuşları için 1979'a kadar Yunan Makamlarına uçuş planları vermiştir. Yunanistan Atina FIR içerisindeki bütün uçuşların olması için uçuş planı istemektedir (Greece, 2002).

Uluslararası hava sahaları üstünde serbestlik ilkeleri geçerli ve uluslararası hava sahasında kontrolsüz hava sahasında yapılması planlanan askeri uçuşlarının uçuş emniyetleriyle ilgili sorumlulukları, uçuşlarını yapmakta olan ülkelere ait olmuştur. Uçuş planı bahanesiyle devletlerin bu haklarından mahrum bırakılması mümkün değildir. Bu durumda Yunanistan'ın askeri uçuşlarda uçuş planı istemesinin

arkasındaki neden hava trafik hizmetleri sorumluluklarının bir hava savunması vasıtası olarak kullanmasını istemektedir.

Limni Problemi; 9 Haziran 1975 yılında Yunanistan Limni meydanının çevresinde uluslararası hava sahalarını içerisine alan yaklaşık olarak 3000 mil kare genişliğindeki bir TMA (Meydan Kontrol Sahası) ilan etmiştir. Bölge ülkelerin koordine etmeden ilan etmiş olduğu Limni TMA sivil terminal kontrol ihtiyaçları için gereksiz genişliğindedir. Türkiye Yunanistan'ın bu girişimiyle hem ülke hem ICOA nezdine itiraz etmiştir ve TMA'yı tanımadan askeri uçuşlarının yeni yayınlanan TMA'yı dikkate almadan yapacağını belirtmiştir, yalnız Yunanistan ve ICAO tarafından ise hiçbir tepki gösterilmemiştir (BAŞEREN, a.g.e. s. 190-192). 1975 yılı ve 1981 yılları arasında Türkiye ve Yunanistan aralarında yapılan görüşmelerde bu konu gündeme gelmiştir. Yunanistan TMA genişliğini gerekçesi olarak askeri uçakların adada konuşlu bir seyrüsefer yardımcısı Taktik Hava Seyrüsefer cihazı yardımı yapılan alçalmaları göstermiştir. Böylelikle Limni konusunda uluslararası hukuk Doğu Ege adaların silahsızlandırılmış statüsü ile ilgili olarak ihlal edilmekte olduğunu göstermiştir (Gedikoğlu, a.g.e. s. 25). Yunanistan Limni TMA 1981 yılı sürecinde %57 oranlarına kadar küçültmüş ve 1300 mil kareye kadar düşürmüş. Yalnız bu durumun Limni TMA bölge ülkelerle koordinesini gerektirdiği şekliyle %20 oranlarında uluslararası hava sahalarına taşımaktadır. Türkiye'nin bu durumu kabul etmemesine rağmen Limni TMA 1981 yılındaki hali ile devam etmektedir.

H-59 Hava Yolu Sorunu;1970 yılında Yunanistan Kuzey/Güney bölgelerinde Kavala'dan İstanköy yolundan Rodas'a kadar uzanmakta olan H-59 (eski adı W-14 olan) ulusal havayolunu açmıştır. Gerek Türkiye ile gerek se ICAO ile koordinesi olmadan ilan edilmiş olan bu havayolu, Türkiye'nin batı sahiline çok yakın mesafesinde kısmen uluslararası hava sahalarından ve kısmen ise adaların üstünden geçmektedir (Gedikoğlu, a.g.e s. 23). Ege'de yapılmakta olan askeri uçuşlarını kısıtlamasına rağmen Türkiye'nin bir itirazı olmamış ve ilk defa 1975 ve 1981 yıllarının arasındaki görüşmelerde bu havayolu tartışılmıştır. Yunanistan'ın temsilcilerinin uluslararası hava sahalarında kalan Limni/ Sisam kısımlarındaki irtifa alt limitlerinin yükseltileceklerini anlatsa da Türkiye W-14 havayolunun kapatılmasını istemişlerdir. Yapılan görüşmelerden sonuç alınmamış yalnız 6 Mart 1981 tarihinde Yunan hava yolunu alt irtifa ve kullanımıyla ilgili tek taraflı değişiklikleri yapmıştır (İbid, s. 14). Sonraları H-59 adını almış ve Midilli/ Pipen arasındaki kısımları

Mesta'dan geçirilmiş yaklaşık olarak 12 mil kadar batıya kaydırılmış olan bu havayolu hala kullanılmaktadır ve Sisam/ Kopar hattıyla R-19 havayolu üstünden Rodos'a ulaşmıştır (L-13, L-14 ve L-15 Havayolları haritaları, 2011).

G-18 Havayolu Sorunları; 1981'de Yunanistan eski Yugoslavya ile anlaşmış, Sarajevo ile Kumanova üstünden Selanik'e gelmiş ve Bodrum, Datça mevkiinde 60 mil Türk hava sahalarından geçmiş ve Rodos'a ordan da Tel Aviv'e uzanmış olan G-18 uluslararası havayolunun güzergâhlarını; Türkiye ile koordine yapmadan Kumanova-Fiska-Limni-Mesta-Rodos biçiminde değiştirmiş Limni üstünden geçirerek Türkiye sahillerinin önüne çekmiştir. Yunanistan bu değişiklikleri için ICAO'ya başvurmuştur yalnız ICAO cevabı beklemeden yayınladığı NOTAM ile G-18 havayolunun yeni güzergâhlarını kullanmaya açmıştır BAŞEREN, s 196). Türkiye bu durumdan rahatsız olmuş ve ICAO'ya itirazda bulunmuştur. Bunun üzerine ICAO iki ülkeyi bir araya getirmek istemiş yalnız Yunanistan yanaşmamıştır. Bu konu 7 ve 8 Şubat 1985 yılında yapılmış olan Hava Seyrüsefer Komitesi Toplantısında görüşülmüş ve Türkiye isteklerine uygun kararlar alınmıştır bu kararlar:

a. G-18 Havayolunun Fiska-Mesta için doğru hattın olduğunu ve Bölgesel Hava Seyrüsefer Planında bu güzergâhlarının yer alması,
b. Yunanistan doğru hat uygulamasına geçebilmek için gereken önlemleri alması,
c. Yeni belirlenen güzergâhların uygulanmasına kadar Limni üstünden geçmekte olan yolun kullanmak,
d. Ege hava sahalarının sivil havacılık amacıyla emniyetli kullanılabilmesi için Türkiye ve Yunanistan aralarında koordinasyonların usullerin geliştirmelerini araştırması tavsiye edilmiştir (Yüzbaşıoğlu, s. 129-130).

20 Mart 1985 yılında Konsey toplantısında Hava Seyrüsefer Komitesinin tavsiye kararları görüşülmüş onaylanmıştır; yalnız yeni yol güzergâhlarının uygulanması için kesin bir tarihten söz edilmemiştir. ICAO Genel Sekreteri sonbahar toplantıları için Konseye rapor verilmesi kararlaştırılmıştır (Gedikoğlu, s. 28).

Eylül 2001 yılında ICAO Yunanistan'da düzenlenen 2004 Yaz Olimpiyat Oyunlarının öncesindeki hazırlık faaliyetlerinin yapılması için ihtiyaçları belirtildi. Ülkelerden olumlu görüşlerin gelmesi üzerine ICAO Olimpiyat Hazırlık Toplantısı (OLIMP-1) Eylül 2002 yılında yapılmıştır. Bu toplantıya göre; artması beklenen taleplerin karşılanması için Doğu Avrupa'da bulunan hava trafik hizmetlerinin

yapılarının düzeltilmesi gerektiğini tespit etmiş ve toplantıdaki karalar ile "2002-2004 OLIMP Eylem Planı"nın temellerini oluşturmuştur. Ve bu konuyla ilgili çalışmaların yürütülmesi için OLIMP Hava Sahası Düzenleme Çalışma Grubu kurulmuştur.

Hava sahası kullanıcılarının hazırladığı hava trafik hizmeti yol ağı tekliflerinin pratik uygulanmasıyla ilgili; ICAO ve IATA (Uluslararası Hava Ulaştırma Kurumu) Türkiye'nin ve Yunanistan'ın katılımlarıyla yoğun bir eşgüdüm çalışmaları yapılmıştır. 10 Aralık 2003 yılında ICAO çatısının altında ve EUROCONTROL desteği ile; Türkiye'nin ve Yunanistan'ın hava trafik hizmetleri arasındaki yeni yol paketlerinin belirtilmiş tarihlerde uygulanması için anlaşma mektupları imzalanmıştır.

ICAO Olimpiyat Hazırlık Toplantıları sonralarında hazırlanan ICAO Avrupa Hava Seyrüsefer Planı değişiklik teklifleri; uluslararası sivil havacılığın ve hava sahasının kullanıcılarının ilgili ülkeler ile belirtildiği uluslararası ihtiyaçlarının karşılanması için Güney Doğu Avrupa'da on üç yeni havayolu oluşturmuş ve ikisini değiştirmiştir. Bu duruma göre 1985 yılından beri devam eden G-18 havayoluyla ilgili sorunların da çözümü sağlanmıştır.

Böylelikle G-18 havayolunun Limni üstünden geçememiş, J-60 havayolu iptal edilmesi ve Yunanistan'ın Ege'de uluslararası hava sahalarındaki hava trafik hizmetleri konusuyla alakalı bölgesel anlaşmaların gerektiğini resmen kabul etmek zorunda kalmıştır.

B-7 Havayolu Sorunları; 1985 yılında Bulgaristan Hava Seyrüsefer Planı için öngörülmüş olan B-7 havayolunu Romanya ve Yunanistan arasındaki bölümlerinin hizmete açılmasını istemiştir. Bu teklif usullere uygun şekilde ICAO Paris Ofisinde 4 Kasım 1985 yılında bölge ülkelere duyurulmuştur ve görüşleri istenmiştir. Türkiye 6 Aralık 1985 yılında Bulgaristan'ın bu teklifine uluslararası hava sahalarında tatbikatların icralarının kısıtlayacağının gerekçesiyle ICAO Ofisinin nezdinde itirazda bulunmuştur (Yüzbaşıoğlu, s. 136). Bulgaristan, Yunanistan, Romanya ve Türkiye ICAO Paris Ofisinde Uluslararası Hava Ulaştırma Birliği ile 11 Haziran 1986 yılından 27 Şubat 1987 yılına kadar dört toplantı gerçekleştirilmiş fakat sonuç alınamadığı için konunun Hava Seyrüsefer Komisyonu tarafına devredilmiştir. Bu komisyon Konsey tarafından onaylanmış tavsiye kararlarının ilgili ülkelerle koordinasyonlarını arttırması ve önerilerin geliştirilmesini vurgulamıştır. Bu olay üzerine 1987yılı ve 1988 yılları arasında üç toplantı daha yapılmış ve yine sonuç alınamamıştır (Yüzbaşıoğlu, s. 140-145). Türkiye ve Yunanistan Başbakanlarının Davos ve Brüksel'de başlatmış oldukları

süreçte 24 Mayıs ve 26 Mayıs 1988 tarihleri arasında yaptıkları görüşmeler sonucunda Atina Mutabakat Muhtırası imzalamış ve iki ülkenin de Temmuz ve Ağustos ayları içerisinde Ege'de tatbikatlar yapamayacaklarını kayıt etmişlerdir. Bundan dolayı 21-27 Haziran aylarında ICAO'da gayri resmi toplantıları yapılarak 30 Haziranda yapılan Konsey toplantılarında konun tekrar gündeme gelmesi söz konusu olmuştur. 17 ve 19 Mayıs 1989 tarihlerinde ICAO Paris Ofisinde bir toplantı yapılmış fakat Yunan makamları Türkiye'nin tekliflerini Limni- Mesta aralarında hat içermediği için reddetmesi sebebiyle anlaşma sağlanmamıştır. Yunan makamları 2004 yılında ülkede düzenlenecek olan Yaz Olimpiyatları Oyunları emniyetiyle ilgili Ege uluslararası hava sahalarındaki havayollarında değişikliklerin yapılması isteğiyle ICAO nezdinde dile getirmiş ve J-60 havayolu konusu gibi bölgesel anlaşma gerektiği durumda Türkiye'nin öncelikli şartlarından birisi olan Limni- Mesta hattının kapatılmasıyla sorun çözülmüştür.

Nicosia FIR İhlali İddiaları; Kıbrıs Barış Harekâtı sonrasında gündemde olan diğer konu ise Doğu Akdeniz'deki hava trafik hizmetleridir. İngiltere'nin sorumluluğundaki FIR yönetimi Türkiye'nin itirazları olmasına rağmen fiilende Güney Kıbrıs Rum Yönetimindeki Nicosia Saha Kontrol Merkezine geçmiştir. Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY) Kıbrıs Barışı Harekâtı nedeniyle 1974'de bölgenin kuzey kısımlarında sağlanan hava trafik kontrol hizmetlerini durdurmuştur. Ve bu durumda ortaya çıkmış olan sorunların giderilmesi için 1977'de Kuzey Kıbrıs Ercan Meydanını kurmuş ve Ercan Tavsiyeli Hava Sahası olarak ilan etmiştir. Bölge genelinde hava trafik takibinin Nicosia ACC Ercan ACC ile Ankara ACC de Nicosia ACC temas kurmasını reddetmiştir. Fakat GKRY ve Yunanistan, Ankara ACC Nicosia ACC ile temaslarının kurulmasını bahane olarak göstermiş ve Ercan Tavsiyeli Hava Sahalarında verilmekte olan hava trafik hizmetlerinin yetersiz kaldığını ve bölgede uçuş güvenliği zafiyetlerinin olduğunu iddia etmiştir.

NATO Hava Savunma Sorumluluk Sahalarının Paylaşımı; Aslında kollektif savunması örgütü olan NATO'da Türkiye'yi de içine almış olan güney bölgesi hava savunması sorumluluklarını 1962 yılında Güney Bölgesi Hava Komutanlığı (COMAIRSOUTH) tarafından belirlenmiştir (Yüzbaşıoğlu, s. 92).

COMAIRSOUTH'a göre; güney bölgelerinin hava savunması sorumluluklarını sorumluluk sahalarının erken ihbar bölgelerine ayrılması ve bu bölgelerin Taktik Hava Kuvvetleri tahsis edilmesi sebebiyle yerine getirmekteydiler. Türkiye, Yunanistan ve

Ege Denizi'ni kapsamakta olan erken ihbar bölgelerinin de 6. Müttefik Taktik Hava Kuvvetleri bağlı olduğu Türk ve Yunan Taktik Hava Kuvvetleri aralarında paylaştırılmıştır (Gedikoğlu, s. 36).

Böylelikle Türk ve Yunan'ı içerisine almakta olan erken ihbar bölgesini ayıran sınırlar Ege'nin ortasından geçmektedir. Yunan girişimleriyle bu hat FIR limitiyle çakıştırılmıştır. Yunanistan Kıbrıs Barış Harekâtı sonrası NATO'dan ayrılma kararına kadar durumları böyle devam etmiştir (Yüzbaşıoğlu, s. 92).

1981 yılında Yunanistan Rogers Planı ile NATO'ya geri dönmüştür. Anlaşmaya göre Yunanistan bir 7. ATAF kurulmasını ve Ege'deki hava savunması sorumluluk sahasının 6. Ve 7. ATAF'ları arasında COMIRSOUTH denetiminde görüşmelerle belirlenmesini öngörmüştür. Yalnız Yunanistan Rogers Planı ile NATO'ya tekrar girmesi ile istediklerini alması ile bu hükümlerin uygulanmasını mümkün kılmamıştır (Gedikoğlu, s. 38-42).

Soğuk Savaşın sona ermesi ile 1996'da NATO yeni stratejik kavram belirlemiştir ve NATO stratejik konseptine uygun komuta yapısına geçmiştir. Bu yapıya göre, Güney Bölge Komutanlığındaki hava sahasını kontrol etmesi için 5 tane Birleştirilmiş Hava Harekât Merkezi oluşturulmuştur. Yalnız Türkiye ve Yunanistan'da kurulmuş olan Hava Harekât Merkezi (CAOC) barış zamanlarında sabit sorumluluklarının sahası tahsis edilmemiştir. Böylelikle NATO'da bu sorunların gündemde olması engellenmiştir (Başeren, s. 205-206).

Bu soruna bağlı olarak başka bir sorun çıkmıştır. Yunanistan'daki Birleştirilmiş Hava Harekât Merkezi (CAOC 7), Ege uluslararası hava sahalarındaki uçmakta olan Türk savaş uçaklarının radar ile "düşman" olarak tanımlamış ve kontrolündeki NATO uçaklarının Türk uçaklarını önlemekle görevlendirmiştir. CACOC 6 ve CAOC 7'ye günlük uçuş raporlarının gönderilmesine rağmen CAOC 7 bu uygulamasından vazgeçmemiştir. Aralarındaki doğrudan telefon bağlantısı olmasına rağmen iki NATO karargâhlarının arasında bir koordinasyon olmaması kötü niyetlilikle açıklanacağı düşünülmüştür.

Diğer taraftan NATO'nun kapsamında olan iki ülkede Ege kıyılarında askeri radarlar arasında iz aktarımının mümkün olduğu "yan söyleme bağlantılarının'' yapılması ile alakalı sorunlar yaşamıştır. NATO harekâtlarının iyi finans edilmesiyle statik karargâhın sayısının azaltılmasıyla ilgili yapılmış olan NATO komutası yapısı reformunun kapsamında NATO Güney Bölgelerindeki CAOC'ların sayılarının

azaltılmasını ve Yunanistan'da bulunan CAOC 7 muhafaza edilmesi, Türkiye'de bulunan CAOC 6 kapatılması kararlaştırılmıştır. Buna nazaran bir üst seviyedeki karargâh Güney Bölgesi Hava Unsur Komutanlığı İzmir'de kurulmuştur. Böylelikle Ege ve Türkiye'yi kapsamakta olan bölgenin hava savunmasını Yunanistan harekât merkezi Türkiye'de Hava Unsur Komutanlığı (ACC) karargâhlarına bağlı görev yapacaktır. Fakat CAOC 6 olmaması Ege'de yapılacak askeri uçuşlarının koordinasyon sıkıntılarına yol açabileceğini Türkiye'nin CAOC 6'yı kapatması için Ege kıyısındaki Türk radarlarıyla Yunanistan radarlarının arasındaki yan söyleme bağlantılarının tesis edilebilmesini şart koşmuştur. Yalnız Yunanistan bu duruma yanaşmamıştır; böylece Eskişehir'deki CAOC 6 bir kısım ülkelerin personellerini çekmiş olmasına rağmen fiilende olsa varlıklarını devam ettirmektedirler. Bu sorunlar uzun süreler NATO'nun yeni komuta yapısını kullanmasını engellemiştir ve yalnız CAOC'lar çalışması kapsamından çıkarılması ile Haziran 2011 yılındaki NATO Savunma Bakanları Toplantısı ile yeni yapıları üzerindeki görüş birliğine varmıştır.

Tek Avrupa Sahası; Türkiye'nin AB üyeliği kısa zamanda gerçekleşmemesi düşünüldüğünde; Tek Avrupa Hava Sahası Projesinin tam anlamda hayata geçirilmesi tüm Avrupa hava sahalarının tek merkez kontrolünün gerçekleşmesi ile, Ege hava sahaları kapsamında Türkiye ve Yunanistan sorunlarının Türkiye ve AB sorununa dönüşmesi veya sorunların hepsinin çözülmesinin mümkün olacağını söylemek imkansızdır. Türkiye'nin Projeye katılmaması durumunda özellikle ilk aşamasında EFIR ve FAB konseptinin Avrupa hava sahaları limitlerinin belirlenmesi özellikleriyle Ege Hava Sahası'nın sorunlarının AB 'de gündeme gelmesine olanak sağlanacağı, FUA konseptlerinin ise Yunanistan'ın Ege hava sahasında uzun süre NOTAM'lı sahaların ilan etmesini engelleyeceği görülmektedir. Projeye dâhil olmaması durumunda ise Blue Med FAB'ı kontrol edecek olan üst hava sahası kontrol merkezlerinin yerine bu merkezde görev yapacak olan personelle sorunların uzun vadeli gündemde olacağı düşünülmüştür.

4.5 Türkiye'nin Hava Yolu Ulaşımında AB Müktesebatı ve Gerekleri

Komisyonun 08.10.2014 yılında yayınladığı son ilerleme raporuna göre hava taşımacılığı hususunda Türkiye bazı gelişmeler göstermiştir.

Havacılık alanında Avrupa Birliği ile ilişkiler bakımından yeni bir hukuk oluşturulan AB-Türkiye Yatay Havacılık Antlaşması'nın açıklayan Komisyon,

Türkiye'nin Tek Avrupa Hava Sahasına Girişimi ve havacılık sektörüne entegre olması hususunda isteklerini belirtmiştir. SHGM denetçileri için uçuş operasyonu el kitabı yayınladığını, piyasada kullanılmakta olan bilgisayarlı rezervasyon sistemleriyle ilgili yönetmelik çıkartmıştır. Komisyona göre Türkiye slot tahsisinde AB Müktesebatına uyumludur. Uluslararası Hava Taşımacıları Birliği'nin (IATA) uçuşlar Uçuş Planlama Rehberi dokümanına dayanmakta, slot yetkisine sahip olan kuruluşların bağımsızlık konusunda uygulamayı geliştirmesiyle ilgili çaba sarf etmesi gereklidir. Komisyon SHGM'nin teknik kapasitesi ve kurumsal kapasitesini sektördeki büyümesini takip edemeyişi ve insan kaynaklarının yetersizliği SHGM personelinin sürekli değişmesi gibi konularda endişe yarattığını belirtmiştir. Hava trafik kontrol hizmetlerinde uçuşların bildirilmesi, koordine edilmesi ve transferleri sebebiyle kullanılmakta olan uçuş mesajları, uçuş verilerinin, ihtiyaçlarının değişmesi konularında yeterli derecede bir gelişme gösteremediğini belirten Komisyon'a göre Türkiye ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'ndeki hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişimin eksik olması, Lefkoşe uçuş bilgi bölgesinde hava güvenliği bakımından önemli tehlike oluşturmaktadır. AB müktesabatında uygulama alanıyla ilgili Türkiye'nin hava trafik yönetiminin ve hava seyrüsefer hizmetlerinin gözetimlerini yürütecek olan birim EASA'yı kabul etmesi gerekmektedir. Komisyona göre Türkiye Tek Avrupa Hava Sahasına dâhil olmayı istiyorsa hava trafik yönetimine ilişkin AB müktesabatının uygulanmasıyla ilgili daha fazla çalışma kaydetmesi gerekmektedir şeklinde açıklamıştır.

4.5.1 AB Müktesebatına Uyumun Mevcut Düzeyi

Son yıllarda hızlı ve istikrarlı biçimde büyüme kaydeden AB hava ulaştırma sektörü 1980 ve 2001 tarihleri arasında yolcu ve kilometre alanında trafik, yıl başı ortalamalarına göre %7,4 oranında artmıştır. 1970 ve 2001 dönemleri arasında üye ülkelerin havalimanlarındaki trafik kapasiteleri 5 kat artmıştır.

Avrupa Birliğinin hava taşımacılığındaki amacı; havayolu ulaştırmasında oluşan hacimsel genişlemeyi kontrol edebilmek, çevreyi koruyabilmek, hava trafiğinde yaşanan sorunlarına çözüm sunarken güvenlik standartlarını sürdürebilmektir. Mevcut olan hava alanlarının kapasitesi bu günkü ihtiyacı karşılayamamaktadır. Gelişmelerin olması hava trafik yönetimiyle ilgili düzenlemelerin tekrardan incelenmesi ve mevcut hava alanlarının kapasitesinin arttırılması için çalışmalar yapılması gereklidir. Hava

ulaştırma güvenliği için kurulan EUROCONTROL yaşanan sıkıntıların giderilmesi bakımından yetersiz kalmıştır. Avrupa tek hava sahasının oluşturulması için çalışmalar sürmektedir. Bu durumda üzerinde yoğunlaşılan konular şu şekildedir:

a. Hava sahasının kullanılmasına ortak kurallara dayalı yasal düzenlemenin oluşturulması
b. Hava trafiğinin asker ve sivil ortak yönetimi ile ilgili organizasyonlarının koordinasyonlarının sağlanması
c. Havacılık emniyetinin Avrupa Organizasyonu için üst düzeyde işbirliği sağlanması
d. Kuralları güçlendirmek ve uygulamak için araştırmalar yapmak ve kontrol ve ceza sistemi konularına yoğunlaşmak

Komisyon hava sahasının tekrardan düzenlenmesi ile birlikte hava trafik kontrollerinin niteliklerinin etkinleştirilmesi amacıyla topluluk tarafından Avrupa Birliği Hava Trafik Kontrolü Lisansı uygulamasına geçmeyi planlamıştır.

31 Aralık 2004 yılında uygulamaya koyduğu Tek Avrupa Hava Sahası için prensiplere dayanan bir öneri hazırlamıştır bu öneriler şu şekildedir:

a. Hava sahasının ortak kullanımı
b. Güçlü bir topluluk düzenleme sisteminin oluşturulması
c. Asker ve sivil ortak yönetiminin aşamalı olarak uyumlaştırılması
d. Eurocontrol ve AB arasında kurumsal sinerji yaratılması
e. Hava kontrol sektöründe insan kaynaklarına iyi şartların sağlanması ve modern teknoloji kullanımından oluşmaktadır.

Türkiye'nin AB müzakere sürecinde ulaşım alanında birçok düzenlemeyi yapması ve yatırımlarına hız vermesi gereklidir.

Türkiye'nin AB ile uyumu için bulunan eksikliklerinin ve bu eksikliklerin giderilmesi için gerekenler ve amaçlanan hedefler, Ulusal Programda revize Katılım Ortaklığı Belgesinde anlatılmıştır. Türkiye'nin AB ulaştırma politikasına uyumu 2005 yılında Türkiye İlerleme Raporunda açıklanmıştır. Türkiye'nin belirlenmiş ulaştırma politikasının hedefleri oluşmuş ve geniş kapsamlı bir ulusal ulaştırma politikası bulunmamaktadır. Türkiye belirlenen bir ulaştırma politikasının olmamasından dolayı yıllık planlarla idare etmeye çalışmaktadır. Türkiye 1980 yılında ulaştırma ana planının geliştirilmesine yönelik çalışmalarda bulunmuştur. On yıllık bir dönemi

kapsayacağı düşünülen Ulaştırma Ana Planı hazırlanmıştır. Fakat yürürlüğe koyula bu plan tam anlamda uygulanamamıştır.

4.6 AB'ye Tam Olarak Uyum Sağlanmasının Olası Etkileri

AB'ye uyumun tam olarak sağlandığı zaman Sivil Havacılık faaliyet alanlarının tamamını ilgilendiren ve havacılık güvenliğini arttırmayı hedefleyen düzenlemelerin üstlenilmesi ve uygulanabilir şekle gelmiş olacaktır. Bu durum oluştuğu zaman Türk Sivil Havacılık Sisteminin tamamında havacılık güvenliğinin arttırılacağını belirtmek mümkün olmaktadır.

AB'ye tam üyelik sağlanırsa kurumsal alanda da gerekli düzenlemeler yapılacaktır. Böylelikle yıllarca üzerinde çalışmalar yapılan yapısal sorunların giderileceğini göstermektedir.

Diğer bir taraftan hava seyrüsefer ve hava trafik yönetiminde tekrar düzenlemeler yapılacaktır. Mesela uçuşların gecikmesi ve iptalleri ile havayolu şirketlerinin direk işletim giderlerinin azalacağı düşünülmektedir. Havacılık güvenliği ile beklenen artışın ve bunun etkileri sivil havacılığı sistemini olumlu olarak etkileyecektir.

AB'ye tam üyelik durumunda hava taşımacılığında rekabet artacağı düşünülmektedir. Bu artışın olması Türk tescilli hava yolu ve diğer havayollarını hem olumlu hem de olumsuz etkileyecektir. Rekabetçi üstünlükleri elde etmeleri topluluk karşısında yaşanan bu üstünlüklerin günümüz olanaklarına göre daha iyi fırsatları yakalayacakları düşünülmüştür. Bu durumun tersi olursa şirketler gerçek anlamda ciddi tehditlerle karşılaşabilecektir.

Yolcular açısından düşünüldüğünde olumlu gelişmeler yaşanacaktır. Rekabetin güçlü olması kaliteyi arttıracaktır. Daha düşük fiyatlarda ve daha geniş açılara yolcu taşınacağını düşünmek yanlış olmayacaktır. AB yolcularının korunmasına yönelik çok fazla düzenlemesi bulunmaktadır.

Havaalanı etrafında yaşan insanlar ile başka şekilde hava taşımacılığından etkilenmekte olan insanlar bakımından düşünüldüğü zaman çevresel düzenlemeler getirilmesi ve bu düzenlemelerin uygulanması bu husustaki rahatsızlıkları azaltacağı düşünülmektedir.

AB’nin ortak taşımacılığı düşünüldüğünde hava taşımacılığı ve diğer taşımacılıkta bütünleşme sağlanacağı düşünülmektedir. Bu nedenle de birçok sektörde etkinlik ve ekonomik gelişmelerinde artışlar olacağı düşünülmektedir.

BEŞİNCİ BÖLÜM

SONUÇ VE ÖNERİLER

AB genelinde üye ülkeler için karayolu taşımacılığında sınırlar ortadan kaldırılmış fakat hava yolu taşımasında ulusal sınırlar kaldırılmamıştır. Hava yolunun gün geçtikçe artan sorunlara etkili çözüm üretmeyen topluluk kayda değer sorunlarla baş etmek zorunda kalmıştır.1990'lı yıllarda havacılık sektöründe oluşan sorunlardan dolayı Tek Avrupa Hava Sahası Girişimini başlatmıştır. 2008 yılında yayınladığı 1008 sayılı tüzükte Avrupa havacılık sektörü hukuksal altyapısı tekrardan düzenlenmiştir. 2005 yılında Türkiye müzakere sürecine girmiştir. Bu süreçte hava taşımacılığı konusunda komisyon tarafından 2011 İlerleme Raporunda tespiti sağlanmıştır. Bu rapora göre Türkiye'nin sivil havacılığı hususunda hazırlık seviyesinin yükselmekte olduğunu belirtmektedir. Hava trafiği yönetimi AB müktesebatının uygulanmasında daha çok çaba göstermesi gerektiğini belirtmiştir. Yalnız Türkiye SMART Projesi dünyanın en modern hava sahasından birini oluşturmaktadır. Yasal düzenleme olarak yapılması gereken düzenlemelerin en kısa zamanda çözüleceği öngörülmektedir.

2005 yılında AB müzakerelerine başlayan Türkiye'nin tam üyelik için Avrupa tek hava sahası entegrasyonuna teknik açıdan hazırdır ve diğer topluluk üyesi ülkelerden ileri seviyede olduğunu belirtmek mümkündür.

Tek Avrupa Hava Sahasını projesini geliştiren EUROCONTROL'ün yapısına bakıldığında Avrupa hava trafiğinin akışının iyileştirilmesi nedeniyle 1960 yılında kurulmuştur. Zamanla bu örgüt AB etkisi altında bulunmuş ve Tek Avrupa Hava Sahasının oluşturulmasıyla ilgili düzenlemelerin yapılmasında görevlendirilmiştir.

Tek Avrupa Hava Sahası Projesinin ilerleme sürecindeki tarihlerine bakıldığı zaman 2 aşamadan bahsedilebilir. 1. aşamada; tekniki yenilikleri ve gelişmiş koordinasyon yöntemlerinin yanında faaliyette olan hava trafik kontrol hizmetlerinin aynı şekilde de hizmetlerine devam etmesidir.

2. aşama ise; Tek Avrupa Hava Sahası Projesi ve EUROCONTROL'ün kurulmasının nedeni Avrupa hava sahasındaki uçuşların tek merkezden yönetilmesidir. FIR limitleri ortadan kaldırılması düşünülmüştür. Bu durumun zamanla gerçekleşeceği ve Avrupa hava sahasının gün geçtikçe artan birliktelik oranına göre sayıları azalmakta olan hava trafik kontrol merkezlerinden yönetilip tek merkez olma hedefine ulaşmaya çalışılmıştır.

Bu çalışmada yapılan ilk tespit uluslararası hava hukuku temel çerçevelerinde Chicago Sözleşmesiyle çizilmiş olması ve EUROCONTROL Sözleşmesiyle Tek Avrupa Hava Sahası düzenlenmelerinin bu çerçevede ele alınması gerekmektedir. Chicago Sözleşmesiyle uluslararası hava sahalarında yapılması gereken düzenlemelerin bölgesel antlaşmalarla sağlanması gerektiği ortaya çıkmıştır.

Türkiye'nin yaşadığı hava sorunları ele alınmış ve bu sorunların çözülmesi için yapılan ikili anlaşmalar incelenmiştir. Türkiye'nin AB'ye üyeliğinin gelecekte gerçekleşmesi nedeniyle AB üyesi ülkelerin Yunanistan'ı ve GKRY'ni desteklemekte olan bir pozisyonda olması, bu ülkelerin olumlu tavır içinde olmalarını sağlayabilir veya bazı konularında aleyhlerinde bazı konularda ise lehlerine bir durum izleyebilirler. Tek Avrupa Hava Sahası Projesiyle ilgili olarak devlet tarafından bir çalışma grubu oluşturulması ve bu grupların önerileri dikkate alıp Tek Avrupa Hava Sahası Projesine yönelik alması gereken ilk kararın Projeye dâhil olup olmamasıdır.

Türkiye'nin de bulunduğu bölgesel anlaşmaların yapılmasında alınacak kararların bağlayıcı olmamasını sağlaması ve gözlemci statüsünde projeye katılmasına imkân verilmesi özel koşullarda AB ile yapılacak anlaşmanın içeriği şu şekilde olmalıdır:

a. Uluslararası hava sahalarında yapılması beklenen düzenlemelerde ICAO çatısının altında bölgesel bir antlaşmanın yapılması
b. Askeri uçaklarının hareket uçuş kapsamındaki uçuşlarının yapılacak düzenlemeler sonucunda kısıtlanmaması,
c. Yeterli hava trafik hizmeti alt yapısının oluşturulmasına kadar Ege ve Doğu Akdeniz hava trafiği yönetimi bölge ülkelerinin hava trafik hizmetleri ve arama kurtarma yeteneklerine uygun bölgesel paylaşımlarının yapılması,
d. Ege ve Doğu Akdeniz uluslararası hava sahalarının bahsedildiği koşullarda üçüncü ülke tarafından kontrol edilmesinin sağlanması,

Proje de istenilen şartlarda katılımların oluşumuna kadar EUROCONTROL kapsamında görüşlerimiz ve çekincelerimizin savunulması devam ederken problemlerin ICAO dâhilinde değerlendirilmesi yönünde çalışmaların sürdürülmesinin uygun olması düşünülmektedir.

Türkiye'nin AB 'ye tam üyeliği sağlayabilmesi için AB kurallarına uyumu sağlamak zorunda kalmaktadır. AB tam üyelik sağlandığı takdirde Türkiye'nin karşılaşacağı fırsatlar ve zararlar incelenmiştir. AB tam üyelik sağlandığı zaman ulaşım konusundaki sorunları çözüme kavuşması beklenmektedir. AB'ye tam üyelik olduğu zaman ulaştırma sisteminde tam bir bütünlük sağlanacağı düşünülmektedir. Böylelikle hem hava sektöründe hem de diğer sektörlerde etkinlik ve ekonomik gelişmelerinde artışların olacağı düşünülmektedir.

KAYNAKÇA

Akten, N. (1995). *Taşımacılık Kılavuzu*, Deniz Ticaret Odası Yayınları, Yayın No: 111527, İstanbul, s.21.

Akten, N. Albayrak, M.A.(1998). *Deniz Taşımacılığı Klavuzu.*

Barda, S., (1964). *Münakale Ekonomisi*. İ.Ü. İktisat Fakültesi Yayını. No:154. Akgün Matbaası. İstanbul

Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı. http://www.denizcilik.gov.tr/tr/(28.09.2006).

Başeren, S. H. (2006). *Ege Sorunları*, Tüdav Yayınları No:25, Ankara.

Cunningham, M.T. ve Kettlewood, K. (1976) *Source Loyalty In The Freight Transport Market*. European Journal of Marketing, 60-79.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi. http://www.dhmi.gov.tr/ (24.09.2006).

Dhmi Genel Müdürlüğü, Türkiye ATM Kaynaklarının Sistematik Modernizasyonu Projesi, www.dhmi.gov.tr (10.03.2014)

Deniz Ticaret Odası, 2002 ve 2003 Yılı Sektör Raporu, *İstanbul 2003 ve 2004 Dünya Gazetesi, Denizcilik Rotası, 2003-2004*

European Council, *Transport in the Euro – Mediterranean Region*: Data 1990 – 2001, 2003.

European Council, Whıte Paper, European Transport Policy for 2010: Time to Decide, 2001.

http//www.eurocontrol.int/articles/1970-1980-growing-organisation (11.10.2015)

http://ec.europa.eu/transport/modes/air/single_european_sky/fab/) Erişim tarihi: 05.10.2014

http//www.eurocontrol.int/articles/1990-2000-towards-seamless-european-airspace (12.02.2015)

http://ec.europa.eu/transport/modes/air/single_european_sky/ses2plus_en.htm Erişim tarihi: 30 Ağustos 2015

http//www.eurocontrol.int/corpotate/public/standard page/cb atm strategy.html (12.06.2015)

http//www.eurocontrol.int/corporate/public/standard_page/history_1990html (12.06.2015)

(http//www.eurocontrol.int/corporate/public/standard page/history 2000.html (13.06.2008).

Eurocontrol, *Eurocontrol Airspace Strategy for the Ecac States,* Asm.Et1.St03.4000-Eas-01-00, 1st ed., 2001.

Eurocontrol, *Safety Regulatory Requirements* (Esarr), Esarr 4 Risk Assessment and Mitigation in ATM, 1st ed., 2001.

Eurocontrol, Eurocontrol Atm Strategy for the Years 2000+, Volume 1, 2003.

Eurocontrol, *Eurocontrol Air Navigation System Safety Assessment Methodology,* 2nd ed. 2004.

Eurocontrol Final Report on European Commission's Mandate to Support the Establishment of Functional Airspace Blocks (FABs), Released version, 2005.

Eurocontrol, *Annual Report 2006.*

EurocontroL, *Annual Report 2007.*

Eurocontrol, "Yearbook 2007, Eurocontrol and Association of

European Airlines: Partnership for Performance and Growth, Newsdesk Communiations Ltd, London, 2007.

Eurocontrol, *Annual Report 2008.*

Eurocontrol, *Yearbook 2008, Eurocontrol and Ifatca: A Collaborative Approach to the Future.* Newsdesk Communications Ltd. London, 2008.

Eurocontrol, Eurocontrol Performance Review Commission Evaluation of Functional Airspace Block (FAB) Initiatives and their Contribution to Performance Improvement, 2008.

Eurocontrol "What is Eurocontrol?" Yearbook 2008, Eurocontrol and Ifatca: A Collaborative Approach to Future Newdesk Communications Ltd. London 2008, s.100.

Eurocontrol, *Annual Report 2009*.

Eurocontrol, *Yearbook 2009, Eurocontrol, EBAA and Iaopa*, Newsdesk Communications Ltd, London, 2009.

Eurocontrol, *Annual Report 2010.*

Eurocontrol*, "Yearbook 2010, Eurocontrol at50"*, Newsdesk Communications Ltd, London, 2010.

Eurocontrol, *Single European Sky (SES)* Regulations

Eurocontrol, *Single European Sky (SES) Regulations Final Report for the Draft Implementing Rule on Performance Review, Version*

Eurocontrol, *Yearbook 2011, Working Towards ATM Global Interoperability*, Newsdesk Communications Ltd, London, 2011.

European Union. European Transport Policy for 2010, Time to Decide.

European Union http://europa.eu.int/comm/transporr/road/roadsafety/rsap/index_en.htm (22.06.2014).

European Union. http://www.europa.eu.in/otif/comm/transport/rail/package 2003/ reaction_en. htm (05.10.2014).

European Union.http://www.europa.eu.int/comm/transport/roadsafely/charrer/ index_ en.Htm (12.10.2014).

European Union Energy and Transportation Figures 2005, http://www.ec.europa.eu/dgs/energy_transport/figures2005/packetbook/doc/2005/etif_2005_transport_en.pdf (24.04.2006).

Gedikoğlu, O. (1988). Ege Hava Sahası Sorunları, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

İktisadi Kalkınma Vakfı. (2004). *Avrupa Birliğinin Enerji ve Ulaştırma Politikaları ve Türkiye'nin Uyumu,* İstanbul.

İktisadi Kalkınma Vakfı. Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası, www.ıkv.org.tr (19.11.2014).

Majumdar A. ve Ochıeng Dr. W. Y. (2001). The Factors Affecting Air Traffic Controller Workload: A Multivariate Analysis Based Upon Simulation Modelling of Controller Workload, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Centre for Transport Studies Department of Civil and Environmental Engineering Imperial College of Science, Technology and Medicine, London.

Palsaitis, R. ve Bazaras, D. (2004). Analysis of Prospectives of Intermodal Transport and Logistics Centres in Lithuania, *Transport.* 19(3)

Pazarcı, H. (1986). *Doğu Ege Adalarının Askerden Arındırılmış Statüsü*. Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları: 550, AÜSBF ve Basın Yayın Yüksekokulu Basımevi, Ankara.

Pazarcı, H. (1990). *Ege Denizi'ndeki Türk Yunan Sorunlarının Hukukî Yönü.* Türk Yunan Uyuşmazlığı, derleyen Vaner, S., Ankara.

Pazarcı, H. (1999). Uluslararası Hukuk Dersleri, K. II, B.6, Ankara.

Pazarcı, H. (2006). *Uluslararası Hukuk*. Güncelleştirilmiş 4. Basım. Ankara: Turhan Kitabevi.

Powell, T. (2001). *The Transport System, Markets, Modes and Policies,* London: Pert Education and Research Services

Rodrigue, J. P. (2006). *Challenging the Derived Transport Demand Thesis: Issues in Freight Distribution.* Environment & Planning A, 38 (8), 1449-1462.

Rushton, A. (2006) *The Handbook of Logistics and Distribution Management* Published by Kogan Page.

Saatçioğlu, C. (2006). *Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları Türkiye Avrupa Birliği Uygulamaları.* 1. Baskı Gazi Kitapevi. Ankara, s.3.

Stopford, M. (1997). Maritime Economics. Second Edition. London

Tozar, B., Işık, İ., Özyanık, S. (2011). *Yine Yeni Yeniden İpekyolu*. Ankara: Arkadaş Basım Yayıncılık.

Türkiye Cumhuriyeti Dezincilik Müsteşarlığı (2010). Türkiye için Balast Suyu Durum Değerlendirme Raporu, http://cbs.denizcilik.gov.tr/pdf/BalastWater ManagementStatusAssesmentReportForTurkey(Turkish).pdf

Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (Udhb), (2005): Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Uyg-Ar Merkezi, Ulaştırma Ana Plan Stratejisi Sonuç Raporu, Ankara

Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (Udhb), (2005), Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Proje Yürütücüsü Özet Raporu, Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Uygulama Merkezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul

Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma, Haberleşme ve Denizcilik Bakanlığı, AB Ulaştırma Politikaları, http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/Ana_Plan_Stratejisi/Yonetici_Raporu/ 201005 18_164059_204_1_64.pdf, Erişim:14.02.2015.

Varadi, T. Türkiye'de İntermodal Taşımacılığın Güçlendirilmesi AB Eşleştirme Projesi, Demiryolu Taşımacılığı Derneği Dergisi, İstanbul, 2012, Sayı 22

White Paper 2001, European Commission http://www.europa.eu.int/comm/ energy_transport/library/lb_texte_complet_en.pdf (06. 05.2014).

Yetkin, Ü. (2012). UIC International Railway Business Course, Eskişehir.

Yüzbaşıoğlu, A. (1989). Hava Hukuku Açısından Ege Hava Sahasına İlişkin Sorunlar (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara.

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı	:	Yasemin KURTOĞLU TAŞKINTUNA
Uyruğu	:	T.C.
Doğum Yeri ve Tarihi	:	İzmir / 28.07.1989
Medeni Hali	:	Evli
Adres	:	Sok. İnönü Mah.1771Sk. No: 23 Tüm Eğitmenler Sitesi C Blok, Batıkent Yenimahalle/ ANKARA
E-Posta Adresi	:	ykurtoglu@thk.edu.tr
İletişim (Telefon)	:	05545038013

EĞİTİM

Lise	:	Malhun Hatun Lisesi (2002-2006)
Lisans	:	İzmir Ekonomi Üniversitesi (2006-2012)
Yüksek Lisans	:	Türk Hava Kurumu Üniversitesi (2013– 2015)

MESLEKİ DENEYİM

1. Türk Hava Kurumu Üniversitesi, Öğretim Görevliliği (2013 - ……..)

YABANCI DİL

İngilizce, ileri seviye

Fransızca, orta seviye